CUADERNOS historia 16

Los comerciantes del Mediterráneo

M. S. Ruipérez, Luis Gil, F. Díaz Esteban y A. Balil



142

175 ptas

CUADERNOS historia 16

historia 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
PRESIDENTE: Juan Tomás de Salas.
VICEPRESIDENTE: César Pontvianne.
DIRECTOR GENERAL: Alfonso de Salas.
DIRECTOR DE PUBLICACIONES: Pedro J. Ramírez.
DIRECTOR: J. David Solar Cubillas.
SUBDIRECTOR: Javier Villalba.
REDACCION: Isabel Valcárcel y José M.ª Solé Mariño.
SECRETARIA DE REDACCION: Marie Loup Sougez.
CONFECCION: Guillermo Llorente.
FOTOGRAFIA: Juan Manuel Salabert.
CARTOGRAFIA: Julio Gil Pecharromán.
Es una publicación del Grupo 16.
REDACCION Y ADMINISTRACION: Madrid. Hermanos García Noblejas, 41, 6.° 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.
Barcelona: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

DIRECTOR GERENTE: José Luis Virumbrales Alonso.
SUSCRIPCIONES: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos 268 04 03 - 02.
DIRECTOR DE PUBLICIDAD: Balbino Fraga.
PUBLICIDAD MADRID: Dolores García. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.
Cataluña: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.
Zona Norte: Alejandro Vicente. Avenida del Ejército, 11, departamento 54 B. 48014 Bilbao. Teléfono (94) 435 77 86.
IMPRIME: TEMI.
DISTRIBUYE: SGEL. Polígono Industrial. Avenida Valdeparra, s/n. 28000 Alcobendas (Madrid).
ISBN 84-85229-76-2, obra completa.
ISBN 84-85229-77-0, cuadernos.
ISBN 84-7679-096-1. Tomo 15.
Depósito legal: M. 41.536. — 1985.



Nave de guerra fenicia (bajorrelieve del palacio de Senaquerib, Nínive, siglo VII a. C., Museo Británico, Londres)

Indice

EL Mediterráneo como vía de interrelación cultural y comercial tenía ya actividad, al menos costera, en el IV milenio a. C. Los pueblos del norte de Siria y Mesopotamia se comunicaban con los del noroeste mediterráneo. Las cerámicas del Tigris y el Eufrates, los productos exóticos de los pueblos del Nilo, alcanzaban Asia Menor e, incluso, los países del sur mediterráneo o las islas. El intercambio se acentuó en el III milenio para alcanzar cotas notables en el II, al socaire de los avances marineros. Limitaciones de espacio nos obligan a prescindir de las actividades mediterráneas de pueblos como el egipcio o el hitita, notables y prósperos, aunque no distinguidos precisamente por sus afanes marineros, para centrarnos en los navegantes del II y I milenio a. C.: Micenas, Ugarit, Grecia, Fenicia y Roma, sedes de las culturas más florecientes y del más activo comercio, que hicieron del Mediterráneo el corazón del mundo antiguo.

La gloria de Micenas

La región del Egeo en el II milenio a. C.

Martín S. Ruipérez
Catedrático de Griego. Universidad Complutense de Madrid

LOS considerables progresos de la arqueología y de la lingüística de los últimos decenios permiten hoy un conocimiento del acontecer humano en esta zona del mundo antiguo cuya riqueza y precisión puede sorprender a los no especialistas. En efecto, campañas de excavaciones han sido llevadas a cabo sistemáticamente por equipos científicos de diversas naciones, no en busca de piezas de museo —cuyo hallazgo, no obstante, sigue siendo una agradable sorpresa— sino con vistas a la obtención de estratigrafías y sincronismos para una reconstrucción de la realidad histórica a partir de los restos materiales del pasado, cuidadosamente estudiados. Por otra parte, el desciframiento de escrituras y la interpretación de textos hallados en diversas partes han significado —a pesar de las lagunas subsistentes— que, en buena medida, lo que sucedió en la cuenca del Egeo en torno al 1400-1200 a. C. haya dejado de ser mera prehistoria para convertirse —al menos parcialmente— en historia documentada.

Resumamos las fases principales de la época que consideramos:

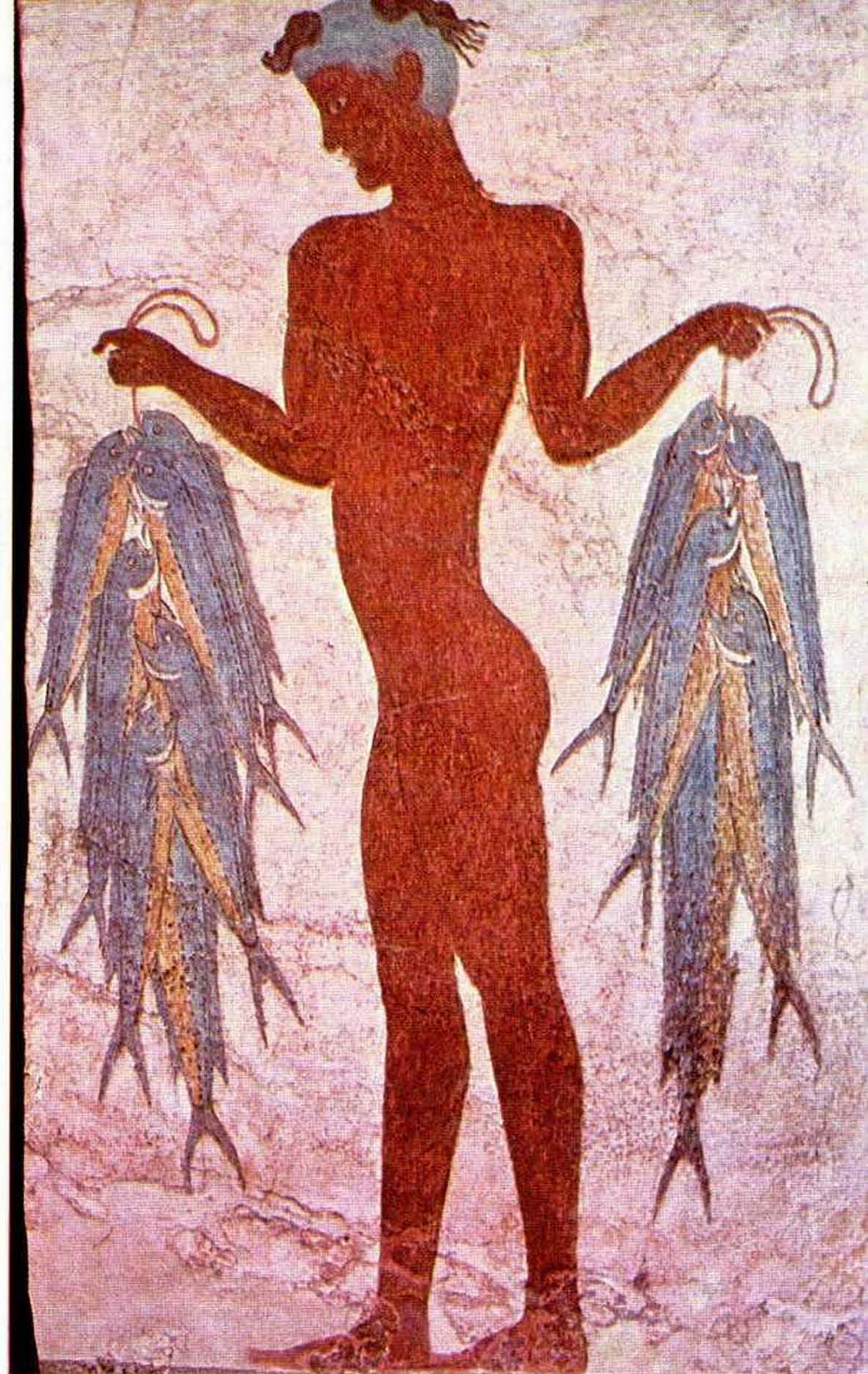
Hacia 1900 a. C. (comienzo del período del Bronce Medio) llega a la Península helénica la primera —y probablemente única— migración de indoeuropeos, gentes procedentes de la cuenca del Danubio, penúltima etapa en su marcha hacia el sur desde las llanuras de Europa central y oriental. Traen el carro de guerra de dos ruedas y el caballo como animal de tiro. Hablan una lengua emparentada con el latín, el celta, las lenguas germánicas, las eslavas, el indio, etc., que se documentarán después. Las tierras del Egeo no estaban, por supuesto, desiertas: baste recordar la civilización minoica de Creta, conocida desde comienzos de nuestro siglo, gracias a las excavaciones de Evans. De la fusión de los inmigrantes con las poblaciones anteriores surgieron la lengua y el pueblo griegos. Casi por los mismos años, otro grupo indoeuropeo penetra en Asia Menor y funda el Imperio hitita.

A partir de 1600 conoce Grecia una cultura de signo marcadamente militar, con imponentes fortalezas. Por haber sido Micenas el centro excavado en primer lugar (lo fue ya desde 1874 por Schliemann) y por la importancia que ha resultado tener, todo el período reciente de la Edad del Bronce en Grecia (1600-1100) se conoce con el nombre de *micénico*. Los micénicos —que eran griegos, según hoy sabemos con certeza— fueron un pueblo emprendedor y aventurero (como también lo serían mucho después y en otro marco geográfico los vikingos). Se han excavado de manera más o menos completa imponentes palacios y ciudadelas en muchos puntos de Grecia: así, además de Micenas (que en Homero es recordada como la capital de Agamenón, rey de reyes), Tirinto, Tebas, Polo, Orcómeno. En la propia Atenas, la Acrópolis, donde luego se alzará el Partenón y su conjunto monumental, fue una ciudadela micénica.

Hacia 1450 los griegos micénicos conquistan la Creta de los palacios (Cnoso, Mállia, Festo, Hághia, Triádha, etc.), asolada por la tremenda erupción del volcán submarino de la isla de Tera (Santorín), cuyas características han podido precisar con admirable detalle arqueólogos y geólogos en estrecha colaboración. Un rey micénico se sienta en el trono de Cnoso. Creta fue sólo un hito en la expansión de los griegos hacia el Mediterráneo oriental, de la que trataremos más adelante.

Para desgracia de sus moradores y fortuna nuestra, varios de estos palacios fueron violentamente destruidos; el fuego tuvo el benéfico efecto de cocer las tablillas de barro de los archivos de la administración, que así pudieron resistir enterradas en la humedad del suelo durante más de tres mil años hasta ser descubiertas por nuestros arqueólogos. Los documentos de Cnoso, en la isla de Creta, son de hacia 1380 a. C. El importantísimo archivo de Pilo, así como los menos abundantes de Tebas y Micenas, datan de algo antes de 1200 a. C. No se trata de textos literarios, ni religiosos, ni diplomáticos, sino de simples asientos de la contabilidad palaciega, que ponen en nuestras manos valiosos datos para la historia social y económica. Están es-





Vaso de los segadores de Hagía Triada, siglo XVI *a. C.* (Museo de Heracleion, arriba, izquierda). *El pescador,* fresco de la isla de Tera (Museo Nacional de Atenas, arriba, derecha). *Damas de la corte de Cnosos* (Museo de Heracleion, abajo)

critos en un silabario, el llamado por Evans minoico lineal B, y desde que en 1952 fueron descifradas por Michael Ventris, sabemos que están en lengua griega, de un tipo mucho más arcaico, naturalmente, que el de Homero y el de Platón. Dentro del campo de los estudios clásicos, la micenología se ocupa del estudio de estos textos griegos de los siglos XIV y XIII a. C.

Todo este mundo se derrumba hacia 1200 (destrucción de los palacios); la vida languidece. Hacia 1100 comienza a conocerse la metalurgia del hierro. Sigue la llamada «Era oscura» *(Dark Ages),* que terminará hacia 800-750 con el alborear de la Grecia arcaica.

Las bases económicas

Los minuciosos estudios realizados recientemente sobre núcleos de población y necrópolis permiten afirmar que la densidad de población, antes de 1200, alcanzaba cotas que no se volverán a encontrar hasta mediados del siguiente milenio. La base de su economía eran la agricultura y la ganadería, que, dadas las pobres condiciones naturales del país, sólo en ciertas zonas eran posibles con alguna intensidad. Así, en la región de Pilo, los documentos de la intendencia del palacio muestran una agricultura cuidadosamente supervisada desde arriba. La impresión que se obtiene de los archivos micénicos es que las actividades económicas estaban fuertemente estatalizadas. En Cnoso, la producción de lana y todas las fases de la industria textil estaban rigurosamente controladas desde palacio. Lo mismo se puede decir de la fabricación de aceites perfumados. Los excedentes de aceite, vino, lino, lana y pieles se destinaban en principio al intercambio con otras regiones de la propia Grecia, pero, dada la homogeneidad de todo el país, ese intercambio regional era insuficiente y el comercio exterior fue una necesidad. El espíritu aventurero de los griegos micénicos suplió la pobreza con que la naturaleza había dotado al país y les lanzó a un activo comercio exterior. A diferencia de otras grandes civilizaciones de la Antigüedad (Egipto, Babilonia, Hititas), que cimentaron su prosperidad sobre sus propios recursos naturales, los griegos micénicos fundaron la suya sobre el comercio. La Grecia micénica no fue —como tampoco la clásica— una economía cerrada y la exportación de productos naturales y derivados fue acompañada por la de otras manufacturas, como cerámica, e incluso de artículos fabricados con materias primas importadas (así la metalurgia del cobre). Los cuatrocientos forjadores de bronce que aparecen registrados en los archivos de Pilo constituyen una mano de obra excesiva si sus producciones estaban destinadas al consumo interior del reino, por lo que hay que pensar en la exportación.

Hay que realizar un gran esfuerzo de imaginación para representarse lo que podría ser el comercio en aquellos tiempos. Los datos de que disponemos son fundamentalmente restos arqueológicos, principalmente cerámica, aunque sea reducida a cascotes; los objetos de metal han sido fundidos y aprovechados de nuevo las más de las veces, en tanto que los tejidos se han desintegrado por el paso del tiempo. Y de aceite, vino y especias sólo se rastrean indicios.

Comercio premonetario

Ante el hallazgo, en determinado yacimiento de fuera de Grecia, de piezas o fragmentos de cerámica micénica o, viceversa, cuando se encuentran artículos orientales en una tumba micénica, es difícil decidir si los objetos en cuestión han sido llevados por un intercambio comercial o son parte del botín capturado en una incursión o en el abordaje de unos piratas. Otro problema que se plantea es el de saber si la aparición de objetos micénicos implica una simple relación comercial o una ocupación efectiva del lugar, en el que no puede descartarse que surgiesen pronto talleres para la fabricación *in situ.* Operando con el modelo colonialista del siglo XIX y primera mitad del XX, algunos arqueólogos han postulado una auténtica colonización (así Evans veía colonos cretenses dondequiera que encontraba objetos minoicos). Sin embargo, es necesario matizar las conclusiones y para ello suele ser decisiva la cantidad de los hallazgos y el estudio de los tipos estilísticos y de otras circunstancias.

Aunque la moneda no fue inventada hasta muchos siglos más tarde (hacia 700 a. C.), tampoco parece que hayamos de pensar para la época micénica en un comercio de simple trueque: tal procedimiento impone una enorme limitación, pues exige la coincidencia de dos personas interesadas cada una en el producto que ofrece la otra. Un desarrollo como el alcanzado por el comercio micénico invita a suponer una cierta intervención del poder político, en el sentido de que un funcionario hacía la redistribución de los géneros que previamente se han intercambiado globalmente, hipótesis que está en armonía con la supervisión estatal de la economía que atestiguan los archivos de los palacios. En éstos la documentación no ofrece indicios de la existencia de una clase de mercaderes profesionales y, por otra parte, los mercados no parecen haber surgido hasta bien entrado el primer milenio.

Incluso en una economía premonetaria resulta difícil imaginar un comercio intenso sin la fijación de unos valores relativos. En sociedades primitivas el precio de un objeto se fija en cabezas de ganado. Que así sucedía también en la antigua Grecia, lo muestran los poemas homéricos, en los que se fija en bueyes el precio de una armadura. En este punto, hemos de mencionar la existencia en el mundo micénico de lingotes de bronce hallados en diversos yacimientos. Su forma, aplastada, es rectangular con lados cóncavos y vértices prolongados hacia fuera como para formar asideros; las dimensiones varían entre 22 × 34 cms. para los más pequeños y 72 × 42 cms. para los mayores; el peso oscila también mucho, pero una gran mayoría se agrupa en torno a los 28 kgs., que es sencilamente el correspondiente al talento.



Restos del conjunto de la Acrópolis en Micenas

Por otra parte al enjuiciar esta variedad de pesos y medidas, no hay que olvidar que en el mundo antiguo —y en el moderno— coexistieron diversos sistemas métricos. Algunos estudiosos han pensado que tales lingotes eran —valga la expresión— una forma de moneda premonetaria (algunos presentan marcas); su forma sería la representación de una piel de buey, la unidad primitiva de equivalencia destinada a facilitar los intercambios comerciales. Otros autores prefieren considerarlos como simples bloques de bronce, sin función monetaria, cuya forma estaba pensada únicamente para su mejor manejo y transporte.

Medios de transporte

Que el transporte de las mercancias se realizaba principalmente por mar, es algo evidente en un país de costas recortadas e islas numerosas y cercanas. Pero la propia administración fuertemente centralizada de los reinos micénicos contaba con una red de caminos interiores que hacían más fácil el tránsito de las caravanas y los desplazamientos de efectivos militares. Poco ha quedado de este sistema, pero restos visibles de calzadas y de desagües (así en las proximidades de Micenas y en la región en torno a Pilo) permiten con frecuencia reconstruir su trazado. Estos caminos reales interiores eran protegidos por puestos de vigilancia (un fortín sobre el monte Elías, que domina Micenas, parece haber tenido esta función) y es probable que su utilización implicase el pago de un peaje. Para el comercio exterior no había una red comparable, pero es seguro que las caravanas que transportaban el ámbar desde Jutlandia hasta el Adriático seguían rutas bien definidas a través de Europa.

Las dificultades del transporte terrestre imponían severas limitaciones al comercio, de manera que sólo artículos de poco peso y mucho valor eran susceptibles de ser llevados tierra adentro. Esta consideración es evidente y ofrece un oportuno correctivo para la impresión de que —a juzgar por los hallazgos de cerámica— los micénicos se limitaron a comerciar en el litoral sin penetrar en el interior de los países a los que arribaron.

Por el contrario, los barcos permitían un transporte voluminoso y barato, que absorbía la parte más importante del comercio micénico. Precisamente, en los últimos años se han realizado descubrimientos que ponen en nuestras manos información precisa sobre la marina del segundo milenio. Se trata en primer lugar del hallazgo, en el fon-

do del Mediterráneo, en 1959-1960, de los restos de un barco que naufragó, poco antes de 1200 a. C., frente al cabo Gelidonia (sureste de Asia Menor), y del que sólo se ha conservado una parte del casco gracias a que quedó empotrado en una grieta, mientras que el resto del barco, así como su cargamento menos pesado, ha desaparecido arrastrado por las corrientes marinas, que en este punto son especialmente violentas y cambian de dirección en un mismo día. Transportaba unos 500 kg. de lingotes de bronce, herramientas, cestería, cerámica para uso doméstico y algunos objetos preciosos; se han recuperado incluso restos de la comida de la tripulación, que era —naturalmente— pescado. No sabemos si el barco era griego, sirio o chipriota, pero en todo caso se dirigía de Oriente a Occidente.

En 1972, las excavaciones de la isla de Tera, en el poblado minoico encontrado bajo la lava de la imponente erupción que tuvo lugar poco antes de 1500 a. C., han sacado a la luz un fresco multicolor en el que aparecen las más importantes representaciones figurativas de barcos (ocho en total, cuatro de ellos completos) del segundo milenio en el Egeo. Se trata, por supuesto, de barcos minoicos, pero no es arriesgado generalizar e imaginarse los micénicos de hacia 1400-1200 muy semejantes, con quilla aplanada (lo que permitía arribar a puertos de poco calado y vararlos en playas), elevada proa, espolón en popa (no como arma de ataque, sino como palanca para moverlos en tierra firme), un gran remo en la popa a modo de timón, remeros dispuestos en fila, cabina para pasajeros y una única vela. Con barcos así los griegos micénicos llevaron a cabo su expansión por el Mediterráneo central y oriental.

La navegación antigua, con frágiles embarcaciones y sin otra guía que la observación del sol y las estrellas, rara vez se aventuraba por alta mar. Seguía más bien rutas costeras, aprovechando vientos favorables, recurriendo a veces a la fuerza humana de los remeros, pero también dejando el barco a la deriva. En efecto, un reciente estudio de las corrientes marinas superficiales en el Mediterráneo ha permitido trazar el mapa de la ruta natural que, en ambos sentidos, va desde la isla de Rodas, abraza Creta, sigue la costa oeste del Peloponeso, se dirige al norte, con Corcira (Corfú) como importante puerto de escala, hasta el canal de Otranto, que atraviesa para luego bordear el perfil de la bota de la Península Itálica hasta Sicilia. No es ninguna casualidad que la difusión de elementos micénicos hacia Occidente que atribuimos a actividades comerciales se realizase precisamente a lo largo de esa ruta.

Las exportaciones

Como hemos señalado más arriba, los hallazgos de cerámica micénica constituyen la principal fuente de información para detectar la presencia de griegos en el mundo mediterráneo, como mercaderes —bien en puerto ajeno, bien en su propia factoría comercial— o como colonos. La calidad de su barro, la técnica de cocción a temperaturas superiores, la belleza de sus formas y el buen gusto de su decoración fueron las razones del éxito sin precedentes de esta producción en todas las zonas de la cuenca mediterránea, de manera semejante a como ocurriría más tarde, en los siglos VI y V, con la cerámica ática. Los vasos, ánforas y jarrones con asa en forma de estribo eran exportados no sólo como piezas de cerámica, sino también como envases de vino, de aceite de oliva y de óleos perfumados, cuya fabricación, controlada por el Estado, se atestigua expresamente en los documentos del palacio de Pilo.

La industria textil en la Creta micénica —minuciosamente registrada en las tablillas de Cnoso— suministraba abundante producción, sin duda para la exportación, continuando una prestigiosa tradición de tiempos minoicos a juzgar por los tributos de telas con los que figuran representados los *keftiu* (cretenses minoicos) en las tumbas egipcias. Es presumible que los micénicos llevasen madera a Egipto que, por la naturaleza desértica del país, era deficitario en este material de construcción.

En otros casos los micénicos servían de intermediarios: así se admite que la difusión de las cuentas de pasta vítrea para collares, que se fabricaban en Egipto hacia 1400 a. C. y que se han encontrado en las islas Lípari, en la Península Ibérica, en el sur de Francia, en Bretaña, en Inglaterra y en Europa central, debió ser obra de los mercaderes micénicos, al menos en parte. La importancia de la industria del bronce en Pilo, según se documenta hacia 1200, hace pensar en una actividad transformadora de materias primas —cobre y estaño— que los griegos micénicos habían de importar precisamente para la fabricación de utensilios y armas de todo tipo, parcialmente exportados.

Las importaciones

A cambio de su productos, las naves micénicas retornaban con cargamentos de cobre de la isla de Chipre, cuyo nombre *(Kypros)* valió también para designar ese metal. El estaño, que entra aproximadamente en un 10 por 100 en la aleación del bronce antiguo, había de ir a buscarlo a Etruria, en la Península Itálica, a la Península Ibérica e incluso a las islas Británicas, donde se han encontrado algunos objetos que, sin ser propiamente micénicos, recuerdan por su forma o por su decoración productos del Egeo (así espadas, puntas de flecha, cuentas de pasta vítrea).

Cuando todavía el bronce era escaso (antes de 1300 a. C.) los griegos fabricaban excelentes puntas de flecha y hojas de cuchillo de obsidiana, vidrio negro de origen volcánico que se fractura con aristas muy vivas, del cual se aprovisionaban primero en las islas Lípari y, más tarde, cuando ocupan Creta hacia 1450, en la isla de Melos (moderna Milo).

Parece que Micenas tuvo en Egipto su principal proveedor de oro, que procedía de las minas de

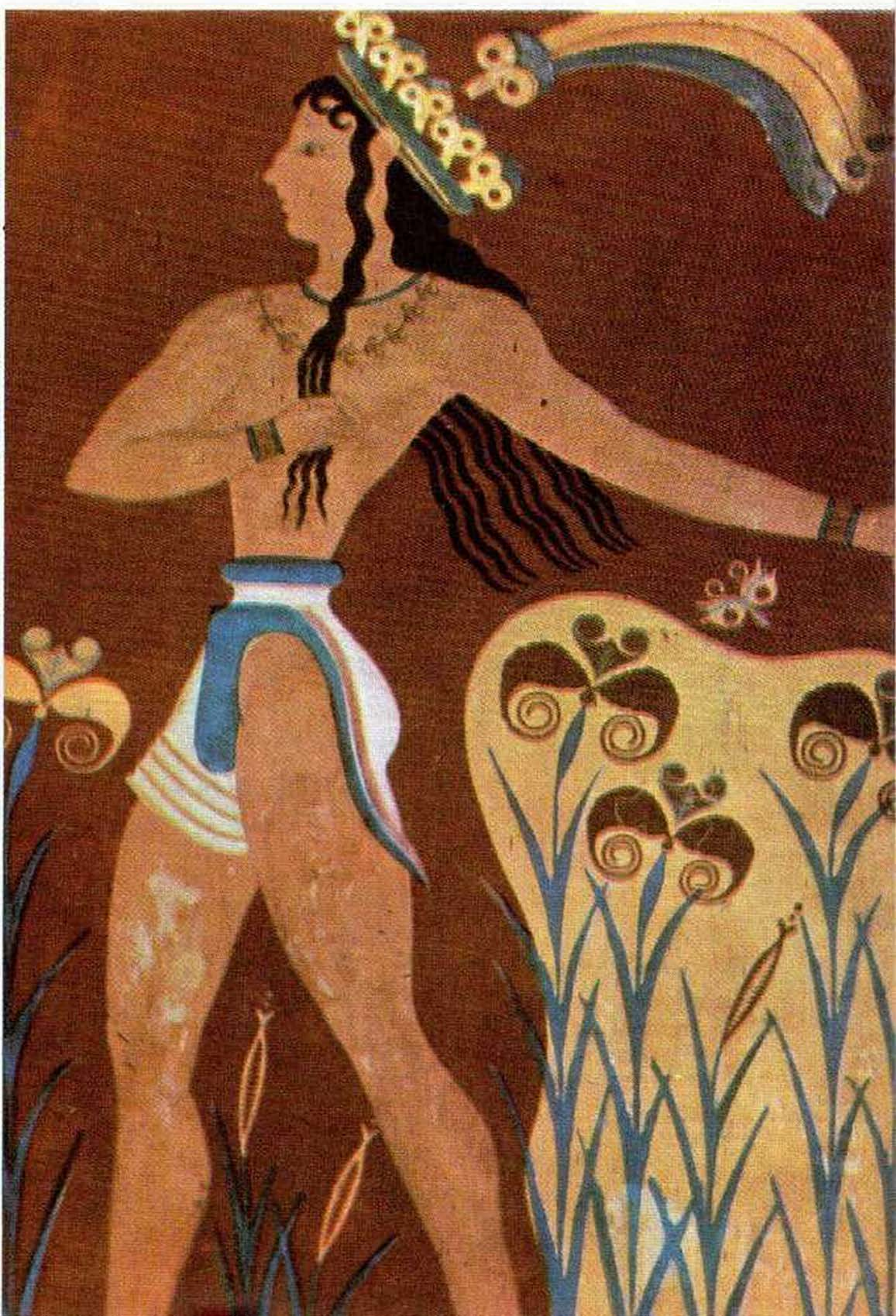
EXPANSION MICENICA
1450-1200 a.C.

I. ISCHIA
I. LIPARI
SICILIA
YOLCO
TEBAS
ATENAS
MICENAS
PILO
MILO
CNOSO
CRETA
TROYA
MILETO
IALISOS
HITITAS
TARSO
CABO GELIDONIA
ENKOMI
UGARIT RAS SHAMRA
KADESH
ALALAKH
BIBLO
AMMAN
LACHISH
EGIPTO
TELL EL-AMARNA

Territorios micènicos
Zonas de contactos

Expansión micénica por el Mediterráneo (mapa). *Fresco de Tirinto* (izquierda) *mostrando la influencia del estilo cretense clásico que ilustra el relieve en estuco restaurado del rey sacerdote de Cnosos* (derecha)





Nubia. Es curioso que el nombre griego de oro, *khrysós* (ya atestiguado en los documentos micénicos), sea un préstamo semítico, cuya introducción sólo puede atribuirse al comercio. El marfil, que luego tallaban primorosamente los artesanos micénicos para ornamentación de cofres y mobiliario, venía de Siria, donde desde 1600 está atestiguada la existencia de elefantes, llevados por los egipcios. De Oriente también se traían algunas hierbas aromáticas y especias.

De las orillas del Báltico llegaba una materia preciosa como el ámbar, resina fósil muy apreciada para cuentas de collares por su color y su brillo, y por su poder como amuleto, gracias a sus misteriosas propiedades eléctricas. Atravesando Europa, las caravanas transportaban el ámbar hasta el Adriático, de donde los mercaderes micénicos lo llevaban a Grecia. No es casual que la mayor concentración de ámbar se dé en las tumbas de la costa oeste del Peloponeso, entre 1600 y 1400, fecha a partir de la cual parece haber decaído la moda de estas joyas.

Es posible que de sus incursiones los micénicos regresasen con esclavos, cuyo *status* no aparece claro en los archivos oficiales de los palacios. Unos siglos antes, entre 1600 y 1500, la calidad de la orfebrería micénica hallada en las tumbas de los primeros reyes de Micenas, ha hecho pensar en artesanos traídos de la Creta minoica, acaso como prisioneros.

La expansión micénica

Con las prevenciones metodológicas pertinentes sobre la dificultad de distinguir una penetración comercial de un establecimiento de colonos y de una conquista, se puede trazar con razonable seguridad la geografía del mundo micénico.

Tras la ocupación de Creta hacia 1450, los griegos continuaron su expansión hacia Oriente. En la costa de Asia Menor, Mileto fue con toda seguridad una cabeza de puente griega próxima al Imperio hitita, protegida por grandes obras de fortificación. Poco más al este se extendía desde el siglo XIV el reino de los *Ahhiyawa* de los textos hititas, que hoy es claro que se identifican como *Akhaiwoi*, «aqueos», es decir, griegos micénicos, probablemente asentados en la isla de Rodas, escala obligada en la ruta de Oriente. En el siglo XIII, tras varios siglos de contactos comerciales previos en busca de cobre, los griegos se establecieron en Chipre, donde permanecen hasta nuestros días.

Un poco más allá, la costa de Siria y Palestina ofrece evidencia abundante de la llegada de griegos. Ugarit —la actual Ras-Shamra—, en territorio de semitas cananeos, fue probablemente entre 1800 y 1200 el primer gran puerto internacional de la historia, en el que convivían gentes de varias lenguas y culturas. Las relaciones con Creta venían de antiguo cuando los micénicos fundan, en el siglo XIV, una importante colonia comercial, con el barrio de «egeos» en la ciudad. Ugarit fue una vía de paso de importantes influencias culturales, religiosas y literarias entre el mundo semítico y el griego del II milenio a. C. Más al norte, en Tarso, hay también un establecimiento micénico. Más al sur, Biblos, en la costa, y Alalakh un poco tierra adentro, documentan con restos arqueológicos la llegada de los griegos.

Al norte del Egeo, los micénicos hacen acto de presencia comercial en Macedonia y Tracia. También se relacionan con Troya, ciudadela de Asia Menor que controlaba el paso del Helesponto (hoy Dardanelos). La leyenda de los Argonautas de Jasón, que zarparon del puerto de Iolco, parece conservar el recuerdo mítico de viajes de los griegos micénicos a las costas norte y este del mar Negro en busca de lana.

La presencia de un poderío militar como el Imperio hitita, en Asia Menor, y el imperio faraónico en Egipto constituía una seria barrera a la expansión de nuestros audaces navegantes. En Egipto, los contactos mejor asegurados se limitan al reinado del extravagante Akhenaton (1379-1362).

Por Occidente, la presencia de micénicos se atestigua en la isla de Ischia, en el golfo de Nápoles, en la ruta de estaño etrusco. En las islas Lípari, ricas en obsidiana, las cantidades de cerámica micénica que han sido halladas sugieren que eran un importante punto de escala. En Sicilia, los contactos se concentran en el sudeste de la isla en torno a Siracusa. En la Península Itálica, cerca de Tarento, hay restos inequívocos de un asentamiento micénico. Más a poniente faltan datos, pero existen indicios para presumir contactos —al menos indirectos— con la Península Ibérica y las islas Británicas.

En suma, entre 1400 y 1200, el Mediterráneo central y oriental era un mar micénico.

El final

En el siglo XIII se detectan signos de creciente dificultad en las relaciones de Grecia con Siria y Palestina. A finales de este siglo son destruidos violentamente (así, Tebas, Pilo) o al menos atacados (así Micenas) los palacios micénicos de la Grecia peninsular, sin que queden huellas de atacantes. Se ha pensado en un asalto a los palacios en unos años de hambre a consecuencia de una duradera sequía. Pero las modernas técnicas de análisis de polen no demuestran ese cambio climático. Más bien pensamos que una organización política (no necesariamente en un único reino), social y económica basada en el comercio de ultramar sufrió el colapso final cuando hacia 1200 los llamados *«Pueblos del Mar»* hicieron acto de presencia en el Mediterráneo, sin sufrir su ataque directo. Los años subsiguientes, 1200-1100, conocen éxodos masivos de la población del Peloponeso. Los griegos olvidan su escritura silábica, que había sido un instrumento al servicio de una administración, ya desaparecida.

El vacío dejado por los griegos micénicos será llenado por los fenicios, semitas cananeos establecidos en la costa del Líbano.



Las sirenas tratan de atraer a Ulises (Museo Británico, Londres)

La expansión griega

Generalización de la economía monetaria

Luis Gil
Catedrático de Filología Griega. Universidad Complutense de Madrid

NUESTRO conocimiento del comercio de las *poleis* griegas durante las épocas submicénica y arcaica está condicionado por la escasez de referencias literarias, los errores de interpretación de los materiales arqueológicos disponibles y los equívocos que surgen al aplicar a los hechos antiguos los esquemas conceptuales modernos a los que no puede sustraerse el historiador. Hasta Heródoto no hay alusiones literarias al comercio, salvo dos lugares de la *Ilíada* que hablan de exportaciones masivas de vino; un pasaje del mismo poema y otro de la *Odisea* donde se especifica en género el valor de unas esclavas, dentro aún de una economía de trueque; el consejo dado por Hesíodo en *Trabajos y días* de cargar en una nave los excedentes agrarios, y sendas alusiones de Safo y Alceo a las actividades comerciales de sus respectivos hermanos.

Los restos arqueológicos, fundamentalmente trozos de cerámica, baratijas, joyas, objetos suntuarios y monedas, limitan necesariamente la visión de los hechos. Nada dicen de la exportación e importación de productos de consumo (fundamentalmente alimentos), ni de materias primas (madera), constituyeron las partidas de intercambio más importantes, y dan la errónea impresión de que las operaciones comerciales versaron sobre objetos de lujo.

Expansión colonial griega

Por otra parte, el lugar originario de estos objetos se presta a errores sobre la procedencia de los mercaderes, ya que no presupone necesariamente que fueran connacionales de sus fabricantes quienes los transportaron a la localidad donde han aparecido. Es más, la función propia de los comerciantes ayer y hoy, es la de servir de intermediarios entre los productores y los consumidores, y estos intermediarios pueden no dejar huellas de su paso. A mayores equívocos conduce interpretar los fenómenos de la economía antigua con conceptos tales como *«ley de la oferta y la demanda»*, *«capitalismo»*, etcétera, o con teorías simplistas como la marxista o la de Bücher, que reducen los hechos a términos de *«economía esclavista»* o los encajan en cualquiera de la fases *«doméstica»*, *«ciudadana»* y *«popular»* de la general evolución económica.

Entre los siglos x y ix a. C. tiene lugar la recuperación por parte de los griegos de sus asentamientos del II milenio a. C. en la costa e islas fronteras de Asia Menor (colonias dorias y jonias). En el siglo xiii están ya establecidas más al norte las ciudades. eolias. La expansión hacia Occidente comienza y se termina entre los siglos viii y vii: Sicilia, Magna Grecia, costas del Adriático, sur de Francia, norte y sur de España. En el mismo período los griegos se instalan en el norte de Siria, Libia y en Cirenaica. Entre el vii y el vi se acomete la fundación de ciudades en el delta del Nilo, en Tracia en los accesos del mar Negro (Helesponto, Propóntide, Bósforo) y a lo largo de toda la orilla de dicho mar, en zonas que corresponden actualmente a Bulgaria, Rumanía, sur de Rusia, Crimea y costa septentrional de Turquía.

Este proceso de expansión, imposible de seguir aquí en el detalle, tiene como principal característica la de haberse limitado a las zonas costeras, sin penetración en profundidad, y parece haber sido detenido por la existencia en las respectivas zonas de vecinos peligrosos: sucesivamente los reinos de Urartu, Frigia, Lidia, Asiria, Babilonia, Persia, en Asia Menor; Egipto, en el sur; Etruria y Cartago, en Italia, y en la cuenca occidental del Mediterráneo. Las explicaciones al fenómeno de la llamada segunda colonización griega ha variado según el talante de cada época. El imperialismo colonialista del pasado y de principios del presente siglo interpretó esta expansión del pueblo griego como una búsqueda de materias primas y un intento de apertura de mercados para los excedentes de producción.

La historiografía más reciente, reaccionando contra esta excesiva simplificación, ha cargado el énfasis en otras causas como las presiones demográficas, la falta de tierras cultivables, los vaivenes de la política interna o las catástrofes colectivas que a veces obligan a la emigración en masa. Se ha observado, por ejemplo, que casi todas las colonias griegas están situadas en emplazamientos de parecidas características: un lugar de fácil defensa (una isla próxima a tierra, un promontorio, una escarpada colina) en la proximidad de tierras fértiles para asegurar el avituallamiento de los moradores. Sobre esta base es fácil concluir que fue la falta de tierras cultivables el principal motor de la emigración.

La documentación histórica, como en el caso de Cirene, fundada por los habitantes de Tera, viene en algunos casos a confirmar que fue el hambre la causa de las colinizaciones. La carestía de víveres obligó en esa isla a despachar un varón por familia en busca de nuevo asentamiento. Sabemos también que Tarento fue fundada por los *parthenioi* («hijos de soltera») espartanos que, nacidos durante una ausencia masiva de varones en la guerra, crearon con el tiempo, por su *status* especial, problemas al Estàdo. La emigración masiva de los foceos, por otra parte, se debió a la destrucción de su ciudad por los persas.

Pero estos hechos no deben conducir a la eliminación del comercio como uno de los factores determinantes del establecimiento de colonias a lo largo y a lo ancho del Mediterráneo. En efecto, algunas *poleis* griegas, como Calcis y Eritria (en la isla de Eubea), Egina y Corinto, resolvieron el problema de la subsistencia trasladando al sector comercial la fuerza de trabajo que el sector primario no absorbía. Otras como Quíos y (sobre todo al final de la época arcaica) Atenas, especializaron su producción adaptándola a las condiciones del terreno y exportando masivamente sus excedentes. Quíos y Tasos se hicieron famosas por sus vinos, Atenas por su aceite y su miel. Las propias vasijas que contenían estos productos dejaron asimismo de ser recipientes utilitarios para convertirse en verdaderos objetos de arte que introducían los productos en el mercado internacional más por la excelente presentación de los envases que por la calidad en sí del contenido (cerámicas corintia y ática).

Asentamientos y rutas comerciales

Que el comercio fue origen de ciertas fundaciones es evidente, cuando la agricultura queda excluida por las condiciones del terreno, y la posición estratégica, la cercanía a centros de producción o de distribución de materias primas dan sin más la razón de los asentamientos. Por sus características geológicas, orográficas y climatológicas las *poleis* de la Grecia continental y de las islas eran deficitarias en metales, cereales y madera, al haber sufrido una intensa deforestación.

El abastecimiento de metales explica la creación de una serie de colonias en Occidente, en Siria, Tracia y en la actual zona costera del norte de Turquía en el mar Negro. Las colonias más antiguas de los eubeos (de Calcis y Eritria) en Occidente se establecieron en puestos que permitían el comercio con Etruria y protegían la navegación por el estrecho de Mesina. Así en Pitecusas (Ischia), Cumas, Zancle, Milas y Regio. Lo que los eubeos pretendían era garantizarse el suministro de hierro (en Elba), de cobre y de estaño, que llegaba a Etruria desde fuentes más remotas. En efecto, el estaño procedente de Cornualles (Inglaterra) se transportaba al Mediterráneo por tierra firme a través de Francia y por vía marítima hasta Tartessos en el sur de España. De ahí que el deseo de interceptar la ruta de este mineral les indujera después a los griegos (esta vez los foceos) a asentarse en Massalia (Marsella) y a explorar las costas de España donde los masaliotas fundaron Emporion (Ampurias).

La ruta del estaño y plata española despertó a su vez la codicia de los fenicios que, al estar la vía del noroeste del Mediterráneo controlada por los griegos, pretendieron acceder a ella por el suroeste con la fundación de Cartago y una serie de colonias en la parte occidental de Sicilia y en Cerdeña, Baleares y el sur de España. El deseo de captar la ruta de dicho metal, cuando hacia el 500 sufrió un desplazamiento hacia Centroeuropa, explica, en parte, las fundaciones griegas del norte

Embarcaciones griega y etrusca (lámina del Museo Naval de Madrid, arriba). *Dos niños pescando,* abajo

del Adriático como Epidamno, en Iliria (la romana Dyrrachium, actual Durazzo), y Spina, en el brazo meridional del delta del Po, no lejos de Ravena. Al Adriático descendía también el ámbar del Báltico.

Establecimientos que obedecen al mismo deseo de hacerse con metales son los de Al Mina (¿Poseideion?) en la desembocadura del Orontes al norte de Siria, donde se ha encontrado cerámica geométrica, corintia y eubea. La fundación de esta factoría debe ponerse en relación con el imperio de Urartu que controlaba a la sazón la zona y cuya sede en Armenia era rica en metales. Las colonias al norte del Egeo, en parte fueron debidas a las minas de oro y plata del monte Pangeo, frontero con la isla de Tasos, cuyos habitantes las explotaron intensivamente. Sinope, Amiso, Trapezunte y Fasis, en la costa suroriental del mar Negro, se instalaron para incrementar el comercio de metales (cobre, hierro, estaño) con las ricas zonas mineras del norte de Asia Menor (Armenia y el Cáucaso). No debe olvidarse que en aquellas zonas costeras del Ponto habitaban los cálibes, excelentes trabajadores del hierro a quienes los griegos consideraban como los inventores del acero. Amiso tenía una excelente comunicación fluvial con el interior y Sinope, el único buen puerto existente en la zona entre el Bósforo y Trapezunte, fue la mayor exportadora de *miltos* (minio), un colorante mineral muy apreciado por los griegos.

Otros asentamientos, como los de los eubeos de Calcis en la península que tomó de ellos el nombra de Calcídica y también el de ciertas ciudades griegas de la costa occidental y septentrional del mar Negro, se debieron a la imperiosa necesidad de importar madera. Por último, la producción deficitaria de alimentos determinó el establecimiento de la factoría panhelénica de Náucratis en Egipto y el movimiento colonizador llevado a cabo fundamentalmente por los milesios y en menor proporción por los megarenses a lo largo de las costas occidental y septentrional del Ponto Euxino (mar Negro).

Náucratis, base comercial concedida a los griegos por Amasis (595-89 a. C.) donde convivían mercaderes de diversas estirpes (jonios, dorios, eolios), llevó una vida floreciente hasta ser eclipsada, sin que por ello desapareciera, por la fundación de Alejandría. Situada en la orilla oriental del brazo canópico del Nilo, las excavaciones de Petrie a finales del siglo pasado descubrieron en ella, junto a grandes almacenes, una fábrica de escarabeos egipcios de cerámica vidriada, una chuchería que tuvo gran aceptación entre los pueblos mediterráneos. Los griegos buscaban en Egipto trigo y tal vez lino y papiro, llevando a cambio vino, aceite y plata acuñada, ya que dicho país carecía de moneda propia.

De las costas del mar Negro los griegos importaban también trigo y salazones de pescado, siendo sus exportaciones las ya típicas de vino, aceite, cerámica, objetos suntuarios (por ejemplo, Corinto estatuillas de bronce), telas (Mileto), instrumentos metálicos (Atenas). Un caso especial lo constituye Cirene, que monopolizó el comercio del *silfion (Ferula tingitana)*, una umbelífera silvestre, cuyas hojas eran comestibles y cuya savia se usaba como medicina.

El comercio en la época clásica

El comercio griego experimenta en los siglos V-IV a. C. un auge extraordinario en virtud de la modificación de las circunstancias económicas y políticas. Entre las primeras se ha de señalar la generalización de la economía monetaria, con los fenómenos anejos (desarrollo de la banca), y el auge industrial; entre las segundas, la talasocracia ateniense en el Egeo y el florecimiento de las ciudades griegas de Sicilia, especialmente Siracusa, en el Mediterráneo occidental. En el siglo VI las monedas de Egina, Atenas, Quíos y Corinto, con las de las ciudades de la Magna Grecia y Massalia rivalizan en difusión por todo el Mediterráneo. En el siglo V predominan las atenienses y las de Cízico (éstas limitadas en su circulación por las costas del Mar Negro).

Con las monedas aparecen los *trapezitai* o banqueros desde el siglo VI; en un primer momento meros cambistas, que ya a partir del siglo V realizarán operaciones típicamente bancarias con repercusión en el comercio. El préstamo a interés era una actividad realizada desde antiguo por los templos y por los particulares, pero se limitaba a la agricultura, con intereses y garantías abusivas que obligaron a legisladores como Solón a ponerle ciertas cortapisas. En el siglo IV aparece el *nautikos tokos*, préstamo o contrato a la gruesa, que venía a desempeñar la función de un seguro marítimo, puesto que no se reembolsaba en caso de naufragio. Podía hacerse por una simple travesía (10-12 por 100, por ejemplo, de Atenas al Helesponto) o por el trayecto de ida y vuelta al punto de partida; en este caso el interés se elevaba a más del doble (30 por 100).

Junto con la economía monetaria —favorecida en el caso de Atenas por la existencia de minas de plata en Laurón— en el siglo V conoce un gran desarrollo de la actividad artesanal, con una necesaria división del trabajo. Y así, junto a una gran diversidad de oficios (curtidores, alfareros, tintoreros, herreros, etc.) tenemos noticia de talleres *(Ergasteria)* donde se emplea un número elevado de mano de obra, libre y esclava. Céfalo, el padre del orador Lisias, fundó en Atenas el 435 a.C. una fábrica de armas donde trabajaban 120 esclavos; el padre de Demóstenes tuvo primero una pequeña fábrica de cuchillos y después una de muebles con un personal de treinta esclavos. Un taller de cerámica debía contar al menos con 3 obreros: un alfarero, un pintor y un individuo encargado del horno. Aunque no quepa hablar de producción en masa ni de economía esclavista (muchos esclavos eran alquilados por sus dueños y percibían el mismo jornal que los obreros libres), no se puede minimizar el auge de la pequeña empresa en la Atenas del siglo V, que producía el número suficiente de artículos para la

Reconstrucción ideal del coloso de Rodas

Restos arqueológicos y puerto de Halicarnaso, uno de los más florecientes de la antigüedad

exportación. Hipérbolo, el demagogo, fabricaba lucernas de cerámica que exportaba en barcos de su propiedad a finales del siglo v, y en el siglo IV el banquero Pasión, escudos de su propio taller.

Decisiva para el desarrollo del comercio en el Egeo fue la creación de la liga de Delos (478-77 a. C.), con fines defensivos contra los persas, y que llegó a comprender cerca de 200 *poleis*. El traslado de los fondos de la confederación a Atenas por Pericles en el 454 a. C. y la gradual conversión de una alianza entre ciudades libres en un Imperio ateniense, si a la larga conduciría a la guerra del Peloponeso, tuvo una incidencia muy favorable en el comercio. Aparte de la liquidez que el manejo de los fondos federales dio a Atenas el absoluto dominio ateniense del mar, eliminando la piratería, convirtió al Pireo en un nudo de comunicaciones marítimas que favorecerían las condiciones climatológicas de la cuenca del Egeo. El viento sur que predominaba en primavera empujaba las naves del Atica hacia Tracia, los estrechos y el Ponto Euxino. Los vientos etesos que desde finales de mayo duraban hasta septiembre soplando desde el norte y el noroeste, favorecían el regreso de las naves.

La centralización en Atenas de todos los procesos comerciales en que se vieran implicados atenienses y súbditos favoreció la organización oficial del comercio dando origen a una legislación y jurisprudencia mercantil. La comedia ática, los textos de los oradores, Jenofonte, Platón, Aristóteles y la relativamente abundante documentación epigráfica ofrecen un vivo cuadro del desarrollo comercial de Atenas. En la época arcaica el comercio exterior, fundamentalmente marítimo, era ejercido por dos tipos de profesionales: el *naukleros*, el armador que operaba con su propio buque, y el *emporos* o mercader que usaba las naves de otros. Jenofonte, en la primera mitad del siglo IV, distingue cinco tipos de importadores (de trigo, vino, vino dulce, aceite y ganado), lo que es un testimonio importante de la creciente especialización en esta esfera laboral.

Hay incluso algunas referencias a *Koinonoi* o importadores asociados. De esta división del trabajo habla un pasaje de Aristóteles, no excesivamente claro, que distingue tres clases de comercio exterior *(emporia)*, la *naucleria* (los armadores), la *phortegia* (los transportistas) y la *parastasis*, que Heichelheim interpreta como corretaje o venta por comisión. El volumen de mercancías importadas era tan considerable que fue preciso instalar en los puertos algo así como ferias de muestras permanentes *(deigmata)*. El Pireo, el puerto de Rodas y también Olbia tenían su respectivo *digma*, donde los mercaderes enseñaban a los eventuales compradores *«muestras»* de los productos importados, funcionando como verdaderas bolsas de contratación.

La generalización de la economía monetaria tuvo también su efecto en la organización del comercio interior. Plutarco cuenta que Pericles fue el primero en hacer a diario la compra en la plaza y en vender el producto de sus campos. El pequeño campesino que acudía a la ciudad a trocar sus productos *(metaboleus)* o a venderlos directamente al público *(autopoles)* va desapareciendo, y en su lugar aparece el comerciante al menudeo o tendero que compra sus mercancías al *emporos* o a los campesinos, originándose de esta manera un comercio especializado que ocupaba los cinco *«círculos»* en que se dividía el ágora ateniense, registrándose por lo menos 120 denominaciones para estos pequeños comerciantes. El ágora viene, pues, a ser no sólo un anticipo de la típica *«plaza»* mediterránea y del *«bazar»* oriental, sino de los modernos *«supermercados»* americanos.

La complejidad de las operaciones comerciales con los *emporoi*, muchos de ellos extranjeros o metecos, obligó a la elaboración de un código mercantil *(emporikoi nomoi)* y a un tipo de acciones judiciales *(emporikai dikai)* que se celebran en verano, época en que más intenso era el tráfico marítimo, primero bajo la presidencia de unos magistrados especiales, los *nautokidai* (jueces de los marinos) y en el siglo IV de los *thesmothetai*. La complejidad del mercado interior condujo, asimismo, al establecimiento de los *agoramonoi*, inspectores del ágora (cinco en Atenas y cinco en el Pireo), encargados de la vigilancia de los pesos y medidas, la buena conservación de los artículos, del cumplimiento de los tratos comerciales y del orden público en la plaza.

Para evitar el acaparamiento de víveres con vistas a una especulación posterior por parte de los *kapeloi* (tenderos), especialmente los panaderos *(sitopoloi)*, o de conciertos de éstos frente a los *emporoi* que hicieran peligrar el avituallamiento de trigo, en Atenas, en Prienne, Rodas y en Tauromenion se nombró un colegio de «vigilantes del trigo» *(sitophylaces)*. Las penas que sobre ellos gravitaban, en caso de incumplimiento de sus funciones, eran gravísimas, pese a lo cual, la tentación a especular con los precios era a veces irresistible.

La época helenística

Con las conquistas de Alejandro Magno y el establecimiento de los reinos helenísticos de los diádocos se dio un formidable impulso al comercio griego, que sólo con la aparición de Roma en el Mediterráneo oriental iría decayendo en los siglos II y I a. C. El horizonte de los mercados se amplía desde el Atlántico a la India, desde el Mediterráneo al Sahara y Somalia, del sur de Europa a las regiones del Rhin, del Danubio y Ucrania. La economía monetaria se generaliza gracias a las abundantísimas acuñaciones de Alejandro Magno y (en parte) de sus sucesores realizadas sobre el patrón ático. La banca se perfecciona, realizándose operaciones (las transferencias) hasta entonces desconocidas y apareciendo, junto a la banca privada y los templos (Delos, Sardes, Jerusalén) el monopolio bancario del Estado *(basilike trapeza* o banco real en Egipto con sucursales por todo el país, las *trapezai* de las ciudades de Cos y Mileto).

Las concentraciones urbanas, los grandes ejércitos de mercenarios, la plétora de funcionarios pú-

Mosaico representando una escena de pesca fluvial (arriba). *Restos de la necrópolis de Ampurias* (abajo)

blicos fomentan el consumo y favorecen el comercio. La generalización de la *koiné* y la adopción del derecho mercantil ático contribuyen asimismo a su auge. El mundo helenístico es un mundo homogéneo y al propio tiempo, pese a sus continuas tensiones políticas, equilibrado. En toda esta época anterior una hegemonía como la ateniense en el período anterior no se repite, lo que implica que la fundación de nuevos emporios (Alejandría, Antioquía en el Orontes, Seleucia en Pieria) no afectase la economía de las *poleis* comerciales (Siracusa, Tarento, Nápoles, Massalia, Cirene en el oeste; Olbia, Tanais, Bizancio, Tesalónica, Sinope al norte del Egeo y en el mar Negro).

El comercio, pues, prosigue con arreglo a las pautas anteriores con algunas novedades propias del Estado territorial y de la ampliación del horizonte geográfico. El comercio exterior continúa en manos de los *emporoi* y de los *naukleroi,* realizándose en su mayor parte por mar. Los productos los recogen los *ekdocheis* (almacenistas y distribuidores), mencionando las inscripciones y papiros a *propratores, propoletai, propolai* (intermediarios). Pero no existen, salvo con fines religiosos o de convivencia social (así en Atenas, Samos, Tasos), asociaciones de comerciantes. El comercio interior, generalizada ya la costumbre de la compra diaria, se realiza en espaciosas *agorai,* rodeadas de tiendas, donde *kapeloi* cada vez más especializados venden al menudeo toda clase de mercancías.

Esta organización de las profesiones mercantiles pasaría a Roma, donde los *navicularii, mercatores y caupones* corresponden respectivamente a los *naukleroi, emporoi y kapeloi.* En el mundo helenístico todavía no habían hecho su aparición los *negotiatores* romanos, grandes capitalistas que a la vez eran banqueros, comerciantes y propietarios de inmensos talleres. En el período helenístico hay, pues, libertad de comercio y los *emporoi* constituyen una clase internacional.

Declive

No obstante, en Egipto (en menor grado en Pérgamo) se ejerce un control estatal en ciertos sectores del comercio y aparecen medidas restrictivas de índole proteccionista. El reino ptolemaico fue el primero en planificar la economía (a cargo de una especie de ministro de hacienda, el *dioiketes*) y en implantar el monopolio de ciertos productos: aceite, sal, perfumes, cerveza, tejidos, cueros, objetos metálicos, y tal vez el papiro. El estado vigila su precio y calidad, restringe su venta a los concesionarios y controla su importación y exportación. Asimismo, reacuña toda la moneda extranjera que entra en el país y prohíbe su exportación, gravando, por otra parte, considerablemente las importaciones de los productos elaborados en Egipto (por ejemplo, el aceite). Estas medidas, tendentes a favorecer la exportación y frenar las importaciones, irían en detrimento del comercio exterior.

La ampliación del horizonte geográfico dio origen a un comercio caravanero insólito en el mundo griego. Las mercancías de lujo (especias, seda de China, tapices de Persia, perfumes de Arabia) llegaban a los puertos de Panticapeo (Crimea), término de las caravanas del Asia central; de Esmirna, Efeso y Mileto, donde confluían los caminos de Anatolia; de Seleucia de Pieria, Laodicea, Sidón, Tiro y Alejandría, puntos de llegada de las caravanas de Mesopotamia y de Arabia.

Los ptolomeos organizaron, por su parte, rutas caravaneras al Africa oriental que empalmaron por mar con la India, una vez descubiertos los monzones (siglo I a. C.). Estos productos de lujo se distribuían después por toda la cuenca mediterránea por los grandes puertos de tránsito de Cízico, depósito del comercio póntico, Corinto, Delos y Rodas. No obstante, las grandes partidas de intercambio no las constituían estos objetos de lujo (a los que pueden añadirse el papiro, el pergamino, las *vestes Attalicae* de Pérgamo, los vestidos de Cos), sino los artículos de primera necesidad: alimentos, materias primas y fuerza de trabajo.

El comercio del trigo *«espina dorsal de la vida económica helenística»* (Rostovttzeff), procedente de Sicilia, sur de Rusia, Egipto, Chipre, Cirene, Pérgamo, Siria, Fenicia, Macedonia y el Epiro fundamentalmente, se canalizaba y distribuía desde Rodas a los lugares deficitarios. Desde Rodas también se exportaba al Ponto y a los países danubianos el vino y el aceite de oliva procedente de Grecia y de Siria. La isla de Rodas, como lo indica el gran número de recipientes cerámicos rodios hallados en las ciudades del Mar Negro, Sicilia y hasta en Alejandría, distribuía envasados por todas partes estos productos, siendo hasta la intervención romana en el 167 a. C. el principal emporio comercial del mundo helenístico.

Con ella, especialmente al declararla puerto franco, los romanos en el siglo II, fue la isla de Delos el más importante centro de distribución comecial, especializado en artículos de lujo y en la trata de esclavos cuya necesidad como mano de obra se hacía sentir apremiantemente en Roma por entonces a causa de las continuas guerras. El tráfico de productos manufacturados, por el contrario, excepto los objetos metálicos de lujo y alguna cerámica barata (por ejemplo, las nuevas formas creadas por los alfareros atenienses con figuras en relieve en el siglo III) no fue demasiado intenso, ya que las imitaciones proliferaban y las ciudades eran autárquicas en la fabricación de enseres y utensilios.

El empobrecimiento producido por las continuas guerras, las revoluciones, la reducción a la esclavitud de poblaciones enteras, la intervención militar romana primero y después su competencia mercantil terminarían por arruinar a finales del siglo I a. C. el próspero comercio de los Estados y *poleis* helenísticos. Hitos que marcan este proceso son las destrucciones de Cartago y de Corinto, la proclamación de Delos como puerto franco y la proliferación, una vez arruinada la potencia naval de Rodas, de la piratería en el Egeo oriental, que forzó a Roma en el 67 a. C. a enviar a Pompeyo con una potente flota para acabar de una vez con sus depredaciones.

Ugarit y fenicios

El Mediterráneo oriental como centro de interrelación Oriente-Occidente

Fernando Díaz Esteban
Catedrático de Filología Hebraica.
Universidad Central de Barcelona

SI trazamos un triángulo, imaginario y deforme, que tenga sus vértices en Creta, Egipto y Mesopotamia, su centro quedará en la costa siro-palestina. Un poco más allá de ese centro, montañas arboladas: la montaña de Judá, el monte del Líbano. Detrás, un desierto de montes pelados, pedregales y arenas, prácticamente infranqueable. Quien quiera pasar de Egipto a Mesopotamia habrá de atravesar la estrecha faja de tierra entre el desierto y la costa; quien quiera venir de Mesopotamia a Egipto habrá de hacer el mismo camino, aunque en sentido inverso. Lo que los barcos traigan, se desembarcará en los puertos de la franja siro-palestina para su reexpedición al interior, al sur y al norte y en los mismos puertos donde habían dejado su cargamento, esos barcos recogerán nuevas mercancías, venidas del interior, del sur y del norte. A veces, el barco se prefiere a la tierra para transportar mercancías, sobre todo si son pesadas, ya sea de Siria-Palestina a Egipto, ya a la inversa.

En la Edad del Bronce el transporte se hace a lomos de burros, que utlizados en largas caravanas que bordean el desierto, recorren los caminos que unen las ciudades o, si las distancias son cortas, pueden adentrarse en el desierto cuando hay pozos o manantiales.

Todo el Oriente Próximo, y la región siro-palestina en grado eminente, tiene un tipo especial de colina o montículo al que los arqueólogos llaman *tell*. Es una colina que aparentemente no se diferencia de las demás, salvo en que es artificial: no es un producto de la geotectónica, sino de la historia. Su origen es un poblado o ciudad que la guerra, el hambre, el fuego o un terremoto destruyó; sobre sus ruinas, un nuevo pueblo conquistador, o el antiguo que se recupera, vuelve a levantar casas, templos y palacios, hasta que otra vez el fuego o la guerra derriba los edificios, y así sucesivamente los nuevos moradores han de edificar sobre un suelo cada vez más elevado.

Un *tell* de 20 metros de altura y cuyos ejes medían unos 600 metros de norte a sur y 500 de este a oeste es conocido por los actuales habitantes árabes de Siria por *Ras Shamra* (el cabezo del hinojo); a menos de kilómetro y medio se encuentra el puerto llamado Minet-el-Beida, pequeño y abandonado. En las cercanías de Minet el Beida un día del año 1928, el arado de un labrador tropezó en una piedra, que resultó ser la de un corredor subterráneo que daba paso a una sepultura de tipo chipriota del siglo XV a. C. De esta forma casual se iniciaba una serie de excavaciones que después de desenterrar los muelles y depósitos de un puerto antiguo del II milenio a. C. y descubrir un enterramiento cretense-micénico del siglo XIV a. C., corría su interés hacia el *tell* próximo y descubría en sus entrañas ruinas de los asentamientos que durante el Bronce Medio y Reciente constituyeron la ciudad que utilizó el puerto (siglos XVII a XIII a. C.).

El lugar había estado habitado desde el neolítico antiguo, del que se encontraron objetos de hueso y de piedra, vasos de piedra y cerámica tosca. El nivel siguiente corresponde a la Edad del Bronce y por el tipo de cerámica se puede afirmar que Ras Shamra estaba en relación con Siria norte y Mesopotamia a través de la ruta comercial que iba desde la costa al este a principios del IV milenio a. C. El nivel del IV milenio a. C. ve una nueva influencia de la cerámica mesopotámica, que de decoración geométrica naturalística, fina y a veces polícroma, pasa a un tipo de cerámica roja que llegó hasta Palestina; los edificios son de tierra apisonada y los ladrillos de adobe; esta fase calcolítica o de coexistencia de lo Neolítico con el Bronce, termina a principios del III milenio a. C. con la aparición de cerámica roja y negra típica del Bronce Antiguo.

El período de esplendor de Ras Shamra es el II milenio a. C., durante el cual envía a Mesopotamia productos de imitación egipcia; productos agrícolas de Siria y productos exóticos que llegan desde el Mar Rojo por medio de caravanas: animales, perfumes, oro. A Egipto envía maderas, cobre y objetos de bronce. Al Imperio hitita, que ha ido creciendo en Asia Menor, envía oro, vasos, telas. En la ciudad hay fundiciones de metales, cuyos moldes se han hallado: armas y utensilios de oro, plata y bronce; se fabrican carros de guerra y tejidos de lana que se tiñen de púrpura; de la aceituna se extrae el aceite.

Del mundo egeo llega el cobre de Chipre y artesanos chipriotas establecidos en la ciudad fabrican figuritas de cerámica y vasos. De Creta llega la cerámica cretense y es tal la cantidad de objetos cretenses hallados, que se puede afirmar que era uno de los centros más importantes para los comerciantes cretenses.

Los excavadores van sacando a la luz, de esta ciudad inesperada, casas, barrios industriales, templos, un palacio enorme, objetos domésticos y artísticos, imágenes religiosas y multitud de documentos escritos en cinco tipos de escritura: cuneiforme, enigmática chipriota, jeroglífica egipcia, je-

roglífica hitita y una escritura cuneiforme distinta de la sumeria y acadia, que en 1930 descifran casi simultáneamente H. Bauer, E. Dhorme y Ch. Virolleaud, con el sorprendente resultado de que se trata de una escritura consonántica (sin indicación de las vocales) y, por tanto, no silábica como es el cuneiforme acadio, lo que hace que en vez de los 300 signos de éste, se necesiten nada más que 30. La lengua de esta escritura cuneiforme alfabética resulta ser una lengua semítica, muy semejante al fenicio y al hebreo.

Ugarit

Pero hasta 1933 no se descubre el nombre de esta ciudad maravillosa: *Ugarit*. La existencia de una ciudad llamada Ugarit se conocía por las cartas de El-Amarna en Egipto y por los documentos hititas, pero no se sabía dónde localizarla hasta que no se halló en el *tell* un documento a nombre de Niqmadu, rey de Ugarit. En 1937 se dio a conocer una carta que en el siglo XVIII a. C. envía Hammurapi, rey de Halaf, a Zimrilim, rey de Mari, en la alta Mesopotamia, camino de Siria, anunciándole que el rey de Ugarit quiere ver su palacio. La carta es como sigue: «*A Zimtilim di esto: Así habla Hammurapi, tu hermano:* El hombre de Ugarit *me ha escrito lo que sigue: Indícame la residencia de Zimrilim.*





Embarcación comercial fenicia proveniente de Sidón (siglo I *d. C., Museo Nacional de Beirut,* izquierda). *Estatuilla proveniente de la necrópolis fenicia de Monte Siria, Cerdeña* (abajo, izquierda). *Transporte de maderas desde el Líbano (bajorrelieve del palacio de Sargón, siglo* VII *a. C.,* arriba)

Deseo verle. Por tanto, por este mismo correo, te envío a su hijo.»

El palacio del rey de Mari tenía fama justificada, pero ahora conviene resaltar el deseo suscitado en un rey de la costa de Siria de irlo a ver, la búsqueda de un intermediario, el rey de Halaf, que anuncie la visita y la aparente facilidad del viaje. Las excavaciones de Den Mari han mostrado un palacio estupendo, decorado con frescos pintados en las paredes que en su estilo parecen obra de pintores cretenses contratados, lo que de ser cierto reforzaría la relativa facilidad de comunicación que la carta sugiere.

El palacio real de Ugarit es uno de los mayores de todo el antiguo Oriente Próximo. Tenía ocho puertas monumentales, nueve patios interiores, cerca de 100 habitaciones, vestíbulos, un piso superior... Las paredes eran de piedra y en gran parte se han conservado hasta algo más que los cimientos. Se comenzó a levantar en el siglo XV a. C. y se terminó a finales del XIII a. C. En tan largo tiempo es natural que se observaran algunos cambios en la técnica de la construcción. Pero lo más interesante es el hallazgo de los Archivos Reales, donde se conservaban las cartas y documentos debidamente clasificados y que nos muestran las relaciones políticas de Ugarit con los dos poderosos vecinos, Egipto y el Imperio hitita.

La escritura y la lengua internacional del II milenio a. C. fue el cuneiforme acadio y en ella están redactados los documentos no sólo de la corte egipcia y de la hitita, sino también las cartas que se dirigen a las otras ciudades costeras vecinas, como Biblos (Gebal), Acre, Asdod, Askalón, Tiro. Como la escritura cuneiforme se graba con una caña cortada que presiona una tableta de barro aún blanda, en el palacio había un horno para cocer estas tabletas después de escritas y darles dureza. La lectura de las tabletas escritas en lengua acadia y en lengua ugarítica (éstas para asuntos internos locales) nos proporciona una visión desde dentro de la sociedad de Ugarit.

A. F. Rainey ha estudiado la situación de los agentes comerciales en Ugarit. Había agentes comerciales propios de Ugarit, a los que se llama MKR y BDL y reciben en las listas de entregas de raciones más cantidad que otros grupos sociales. Algunas veces se les designa como de una determinada localidad y otras tras su nombre se indica el gentilicio que indica su origen: el egipcio, el cananeo, el asdodeo. La empresa comercial era peligrosa y así se les asigna soldados para su pro-

tección; los Estados firmaban tratados de reparaciones a las familias de los comerciantes asesinados en sus territorios. También servían de agentes diplomáticos y a veces obligados a acompañar a los embajadores en sus salidas al extranjero. En cuanto a los comerciantes extranjeros, señala Rainey, probablemente vivían en un barrio especial, bajo un inspector comercial que les señalaba lo que debían pagar en calidad de impuestos o derechos de tasas.

A juzgar por los documentos, los mercaderes más abundantes eran los procedentes de Ura, en la Cilicia, en Asia Menor, bajo el Imperio hitita, de modo que también se les llama *«comerciantes del Sol»*, título que recibía el rey hitita. Cuando estos comerciantes se excedían, el rey hitita restringía sus actividades. No podían recibir bienes raíces, solamente podían comerciar después de la cosecha y debían marcharse en invierno: podían llevarse con ellos al deudor o a su familia, pero no podían adquirir sus tierras. El rey de Ugarit tenía fama de asaltar y robar las caravanas de los mercaderes, si bien podría servirle de descargo el hecho de que a veces los mercaderes se llevaban objetos robados a propietarios ugaríticos. Los comerciantes del país podían heredar a los comerciantes extranjeros.

El territorio de Ugarit comprendía aproximadamente un cuadrado de unos 60 kilómetros de lado y no estaba organizado por tribus, sino por distritos, en un sistema feudal de donaciones de tierras, reparto desigual de las cargas fiscales y agrupaciones gremiales o por oficios. Existía, además, una casta aristocrática militar, especialista en el manejo del carro de guerra, introducido hacia el 1800 a. C. Estos mercenarios al servicio del rey de Ugarit eran de origen ario y reciben en los documentos la denominación de *mariannu*. No eran los únicos extranjeros que vivían en Ugarit: los documentos citan a egipcios, cananeos, asirios, hititas, chipriotas, aqueos o micénicos, y especialmente los *hurríes*, que, aunque no eran de origen semita y conservaron su lengua, se fusionaron con los ugaríticos, formando una sola entidad política.

Los escribas ugaríticos eran expertos traductores y conocedores de lenguas extranjeras en cuneiforme, escribían en lengua sumeria y en lengua acadia; en el cuneiforme alfabético, escribían en lengua ugarítica y en lengua hurrí; conocían el hitita cuneiforme y el hitita jeroglífico, y, además, del egipcio, traducían documentos en la escritura enigmática, que hasta ahora ha resistido el desciframiento, llamada chiprominoica.

El panteón ugarítico

Desde el punto de vista cultural, la gran sorpresa del cuneiforme ugarítico ha sido el habernos proporcionado una extensa literatura, que en gran medida refleja los recursos poéticos y los gustos estilísticos que ya nos eran conocidos por la Biblia. El Mediterráneo oriental antiguo se nos presenta así como una cultura relativamente homogénea, permeable a las influencias mutuas. El material literario conservado se puede dividir, dejando aparte los textos burocráticos, en un ciclo religioso y otro épico-legendario.

El panteón ugarítico refleja el cambio producido por el paso de una vida seminómada al establecimiento sedentario de la actividad agrícola; no desaparecen los viejos dioses éticos, pero cobran mayor interés los dioses de los fenómenos atmosféricos, que traen la lluvia, y de la fertilidad. El joven dios Baal vence al dios del Mar, con ayuda del dios artesano; forzado a bajar a los infiernos, su compañera, la diosa Anat triunfa sobre el dios de la Muerte. De origen mesopotámico es el dios de la Luna, Yarih, cuya boda con la diosa Nikkal sirve al escritor ugarítico para darnos un cuadro familiar sobre los preparativos de la boda y la discusión del precio de la novia. Es posible que la finalidad de este poema fuera su recitación en bodas y nacimientos con carácter mágico y de buenos augurios.

Otro poema de carácter religioso, *El nacimiento de los dioses graciosos y bellos*, está considerado por T. H. Gaster como un drama ritual, en el que se escenifica un rito que ha perdido su significado funcional y ha degenerado en drama burlesco; es el primer ejemplar que conocemos de un drama religioso con música y notas para su representación pública.

Los fenicios

Los pueblos semitas noroccidentales del II milenio que ocupaban la Siria-Palestina y llegaban hasta Mesopotamia, estaban divididos en dos grupos: el cananeo y el amorreo, aparentemente sin más diferencia entre ellos que el sistema de vida. Mientras los cananeos son sedentarios, los amorreos son seminómadas por la zona montañosa o se imponen como casta dominante extendida hacia Mesopotamia. El grupo cananeo está asentado en la franja costera y, aunque sus ciudades gozan de autonomía, han de contentar a los faraones egipcios, que ejercen una especie de protectorado político y económico en la zona, a veces en competencia con el Imperio hitita.

Ugarit y el Imperio hitita mueren hacia 1200 a. C., arrasados por los *Pueblos del Mar*, con lo que comienza la Edad del Hierro. La venida de los *Pueblos del Mar* retira a Egipto de Palestina, termina con la talasocracia de Creta, invadida por los dorios, y deja al Oriente Próximo sin la inmediata tutela de grandes potencias, lo que permite la formación de nuevos grupos con características nacionales, como es el caso de los hebreos, que penetran por el sur y el este, según el relato bíblico, y se apoderan de la montaña de Judá; de los arameos de Siria, que se centran alrededor de Damasco y de un pueblo no semita, que formaba parte de los *Pueblos del Mar*, los filisteos, que se han quedado en una zona costera al sur y acaban dando nombre a todo el territorio: Palestina.

Los antiguos pobladores de la región, los cananeos, como los llama la Biblia, o han sido exterminados por los diversos invasores, o expulsados, han ido concentrándose en la zona costera libre,

Embarcaciones fenicias (arriba). *Ruinas de la ciudad de Cartago* (abajo)

que recibirá el nombre de Fenicia, aproximadamente el Líbano actual.

Para muchos, la expansión marina de los fenicios se debió a ese exceso de población producido por los reajustes subsiguientes a la invasión de los *Pueblos del Mar*. Sabatino Moscati afirma que los fenicios no llegaron a sentirse como una nación, pues nunca llegaron a constituir un Estado que los englobara a todos, aunque es evidente que sí se sentirían afines unos de otros y distintos de los no fenicios. Estaban organizados en pequeñas ciudades-Estados, con rey propio cada una. Posiblemente la ciudad de Sidón ejerció en algún momento una cierta hegemonía, pues por *«sidonios»* son conocidos los fenicios en general en algunas fuentes antiguas. El reinado era hereditario, aunque hubo usurpaciones y cambios de dinastías. El Consejo de los Ancianos ayudaba al rey en el gobierno de la ciudad. Los dos magistrados que temporalmente ocuparon la presidencia del breve gobierno republicano de Tiro (564-556 a. C.) serían el modelo de los *sufetas* de Cartago. Además de Sidón y Tiro, las ciudades portuarias principales de Fenicia fueron Aradus y Biblos; algunas otras, citadas en los documentos asirios, no han sido identificadas.

Los escritores griegos, romanos y cristianos primitivos hacen mucha referencia a los fenicios, especialmente a su habilidad en las artes industriales y en la navegación, así como a la industria de la púrpura y a la invención del alfabeto fenicio, que por haber servido de modelo a los hebreos, arameos, griegos y árabes es hoy prácticamente el de todo el mundo occidental y parte del oriental. El nombre de *«fenicio»* es griego, pues ellos se llamaban a sí mismos *«cananeos»* o *«sidonios»*.

Recientemente se ha puesto de relieve que «fenicio» en griego también podría haber sido aplicado a los micénicos, posiblemente por la colaboración comercial existente entre ambos a finales del II milenio a. C. Las fuentes egipcias hacen referencia a las ciudades fenicias y la Biblia hebrea contiene datos sobre la alianza de hebreos y fenicios en los aspectos industriales, comerciales y políticos, aunque señalando siempre el peligro de foco de idolatría que la religión fenicia suponía para la hebrea.

Las ciudades fenicias están fundadas o en promontorios costeros o en islitas cercanas a la costa; en las islas se habilitaban dos puertos, uno al norte y otro al sur, para ser utilizados indistintamente según los vientos dominantes o las condiciones de la mar. Es evidente que la expansión marítima fenicia no se debió solamente a la concentración urbana. Ya de antes eran expertos navegantes y a finales del II milenio introdujeron en la construcción de buques los progresos técnicos de las planchas unidas por ribetes y clavos, además de la trirreme, que se defendía mejor de las olas de alta mar. La caída de la talasocracia egea les permite adentrarse en el Mediterráneo central y occidental y a ello también les obligarían las dificultades puestas por los asirios a las relaciones comerciales con el Asia Menor y el Mediterráneo oriental. Por otra parte, entre la caída de los egeos y la aparición de sus sucesores, los griegos, como nuevos rivales marítimos, pasarían varios siglos, que permitirán a los fenicios ir recorriendo las costas norteafricanas y las islas mediterráneas hasta llegar a España y, doblando el estrecho de Gibraltar, a Lixus y Mogador, en la costa atlántica marroquí.

Comercio de trueque

Los fenicios buscaban fondeaderos en islitas cercanas a la costa o pequeñas penínsulas o promontorios como en los lugares de donde procedían. Se calcula que la autonomía de un barco de la época no pasaba de los 2.500 a los 3.000 kilómetros sin escala y que el camino recorrido cada jornada marítima era de unos 50 kilómetros. Establecidos los primeros contactos con los habitantes, se harían las propuestas de trueques comerciales. La repetición de estos contactos permitiría dejar una especie de misión comercial permanente que, si progresaba, pasaría a establecimiento definitivo con almacenes, factorías, templos, cementerios y ciudad totalmente fenicia, pero sin pretender adentrarse militarmente en el interior.

Cartago, desde los siglos VI y V a. C., va sustituyendo a la madre patria en las colonias, si bien esta sustitución es a veces más militar y política que cultural. Las dificultades de Tiro en el siglo VI con los babilonios y en el IV a. C. con los griegos de Alejandro Magno contribuirían a que aumentara la población de *«refugiados»* en las colonias norteafricanas, ibéricas e isleñas, al tiempo que favorecía una mayor autonomía comercial e industrial. No hay acuerdo en las denominaciones de fenicio y púnico. Quizá convendría reservar lo fenicio para lo metropolitano y directamente relacionado con la metrópoli, dejando el término púnico para las colonias independizadas y reservar la atribución de cartaginés a lo propio de Cartago y las influencias directas de Cartago: Cartago es púnico, pero no todo lo púnico es cartaginés.

Los fenicios buscaban metales (oro, plata, cobre, hierro, estaño), materias primas animales y agrícolas, y esclavos. A cambio ofrecían objetos de consumo: marfiles artísticamente labrados (peines, cajitas, taraceas), cerámica propia o importada de Grecia o de imitación de los bellos modelos griegos; objetos de vidrio, especialmente abalorios; artesanía de oro, plata y bronce, entre la que destacan los cuencos de plata, maderas labradas, figuritas de terracota o metal, joyas y amuletos.

Los objetos de fabricación fenicia, bien en la metrópoli, bien en las propias colonias, combinaban los estilos egipcio, mesopotámico y helénicos con gran habilidad y evidentemente tenían gran aceptación en el mercado; la progresiva influencia artística griega debió de ser facilitada por el empleo de artesanos griegos en las factorías fenicias. En todo caso, como dice Harden, los fenicios estaban más interesados en el precio de sus obras de arte que en el arte por el arte. La adopción de la moneda acuñada, invento griego, es muy tardía entre los fenicios, probablemente porque su comercio con los indígenas se basaba en el trueque.



Tienda de tejidos de la época de Augusto

Roma impone su ley

Su tecnología naval estuvo más próxima a la del siglo XIV que a la de Grecia

Alberto Balil
Catedrático de Arqueología. Universidad de Valladolid

ES difícil, cuando no imposible, intentar hablar de la navegación romana, y por extensión de la antigua, sin tener que enfrentarse con una serie de prejuicios y lugares comunes repetidamente transmitidos por una serie de manuales generales cuyos autores, y traductores, poco conocían del mundo antiguo y, menos aún, de las cosas del mar.

Tal es la idea de la preferencia por los caminos terrestres y, como colofón, la incapacidad marinera de los romanos.

Los tres primeros puntos han sido sobradamente rechazados. Por lo que se refiere al último, bastará tener en cuenta que, aun aceptando la posible incapacidad marinera de las gentes del Lacio, el Imperio romano incluía pueblos que tales manuales consideran como prototipos de gentes de mar.

Esta serie de prejuicios es el resultado de la heterogénea unión de datos que se refieren tanto al mundo griego arcaico como a las arbitrarias reconstrucciones de Lefebvre des Noettes, comandante de caballería, sobre los gobernalles de las naves antiguas.

Desde muy antiguo las gentes de las costas italianas desarrollaron un activo comercio marítimo. Los puertos tirrénicos dominados por los etruscos, y sus aliados fenicios y cartagineses, desarrollaron una actividad marinera que produjo serios temores, y en ocasiones dificultades, a los comerciantes griegos establecidos en Sicilia y el sur de Italia.

Esta actividad exigió muy tempranamente que se delimitaran las zonas de actividades. Roma, en ese sentido heredera de Etruria, habría establecido desde el siglo VI a. C. tratados comerciales con Cartago que delimitaban los derechos de comercio, aguada, refugio e incluso unas *«áreas de influencia»*. Al sur de Roma los puertos de Anzio y Terracina se mostraron como activos centros marineros en los cuales el comercio y la piratería se ejercían intensa e indiferenciadamente. Como en los tiempos de Ulises, comerciante, navegante y pirata eran términos más sinónimos que antagónicos.

El ejercicio del comercio marítimo se incrementó al compás de la expansión de Roma. El Mediterráneo fue un centro de actividades pero también un centro de irradiación. Del *nostrum mare* partían las cabeceras de las empresas comerciales en el Indico, Atlántico y el mar del Norte y su desarrollo fue sincrónico de la construcción naval y de las artes de navegar. Durante el Imperio romano cruzaban el Mediterráneo naves con capacidad suficiente para alojar quinientos pasajeros, carga aparte, y cargueros capaces para más de medio millar de toneladas.

Naves y navegantes debían enfrentarse con la meteorología. Desde las calmas hasta las tempestades. Estas aconsejaban reducir la navegación invernal, aquéllas podían dificultar ciertas rutas o, por el contrario, los vientos dominantes favorecían la navega-

ción en un sentido y la impedían en el opuesto. Problemas graves, ciertamente, y a los cuales pudieran sumarse los de orientación.

Sin embargo, los primeros no son muy diferentes de los que existieron hasta la generación del vapor y los segundos se prolongaron mucho después de la generalización de la brújula. Ciertos lugares peligrosos para la navegación lo fueron en el mundo antiguo, como pese a los cambios de las naves, lo son hoy. El desarrollo de la arqueología submarina ha permitido reconocer en la misma zona pecios de naves griegas, romanas, medievales, vapores del siglo XIX y cargueros del siglo actual. Los naufragios de San Pablo ilustran sobre las dificultades de la navegación antigua, pero en el mismo sentido pueden recordarse las azarosas travesías de Felipe el Hermoso o de Carlos I camino de España.

Si estas condiciones han perdurado largo tiempo, de igual modo que no ha variado la climatología del Mediterráneo, hay que anotar que el mundo antiguo desarrolló una actividad muy intensa en el mejoramiento de la construcción naval sin limitarse al aumento del tonelaje. Es posible que los barcos trigueros que cruzaban el Mediterráneo en el siglo II d. C. estuvieran más cercanos a las mil toneladas que al medio millar, pero este aumento iba acompañado de un extraordinario progreso de los aparejos y del gobernalle y un avance en la distribución de la carga y el conocimiento de los problemas de estiba. En contra de lo que se ha dicho, el carpintero de ribera de los siglos I-II d. C. poseía unos conocimientos más cercanos a los de su sucesor de los siglos XIII-XIV que a los de su predecesor griego de unos siglos antes.

El crecimiento, o la limitación, del tonelaje de las naves no fue tanto un problema de arquitectura naval como de posibilidades económicas. Para ciertas rutas, como la *«carrera»* del trigo entre Alejandría y Ostia, un mercante de más de dos mil toneladas era viable, aparte problemas de descarga, pero era inconcebible en otras hasta el extremo que la arribada de un navío de este tipo, cual la describe Luciano de Samosata, en un puerto fuera de ruta constituía un acontecimiento asombroso.

Esta organización, estas naves y el montaje portuario hicieron posible una actividad comercial regular durante varios siglos. Para conseguirlo fue necesario organizar una serie de estructuras que, en parte, se mantuvieron una vez desaparecido el Imperio romano.

El dominio del mar

Roma, que contaba con el apoyo de poderes aliados dueños de algunas naves de combate, no contó con escuadra propia hasta la Primera Guerra Púnica. Con un punto de partida mínimo, probablemente exagerado, Roma consigue disponer en pocos años de una gran flota de combate, 200 naves en el año 241 a. C., cuyas pérdidas eran superadas por el continuo aumento del tonelaje y de la construcción naval. Roma no sólo se convierte en una potencia naval sino que su capacidad, en naves y en posibilidades de construcción, superará a las de sus sucesivos enemigos. Roma no siempre mantenía una flota de combate capaz de intervenir ante cualquier conflicto, pero sus medios técnicos y las posibilidades de sus aliados permitieron, en un breve espacio de tiempo, superar cualquier amenaza.

Apenas puede hablarse en estos momentos de problemas. Uno es, sin duda, el de la piratería. Endémica en el Mediterráneo, hasta el extremo que en ciertos momentos comerciante, marinero y pirata fueron casi sinónimos, cobra especial importancia a fines del siglo II a. C. y los primeros del siglo I a. C. Es el momento en el cual Roma tiene completa responsabilidad de la seguridad del comercio marítimo del Mediterráneo, tras la desaparición de las escuadras de los viejos estados helenísticos.

Los núcleos tradicionales de la piratería, las costas del Adriático y del Egeo, extienden su actividad hasta el Tirreno. El poder naval romano debe cambiar de táctica y organización. La actividad de una escuadra poderosa, medio millar de naves, distribuida en una verdadera cuadrícula del Mediterráneo, fue acompañada de una *«guerra psicológica»*. La campaña concluyó en pocas semanas y aunque Roma siguió sin mantener una gran escuadra permanente demostró su capacidad para poner en servicio una gran escuadra en breve tiempo. Así sucedió en las guerras civiles que llevaron consigo la desaparición de la última potencia marinera del Mediterráneo, Egipto, tras la derrota en Actium.

A partir de entonces Roma no tuvo que contemplar como posibles o reales enemigos más que a los piratas de las costas del Egeo y las escuadras del Tirreno, cabo Miseno, y el Adriático, Ravenna, con sus destacamentos, orientaban más y más sus actividades y la renovación de su equipo hacia estas nuevas perspectivas. Durante largo tiempo los frentes de operaciones quedaron fuera del Mediterráneo o, en las proximidades de éste, fueron operaciones combinadas de apoyo naval a fuerzas terrestres.

La herencia griega

En su enfrentamiento con Cartago y los Estados helenísticos Roma recibió, con sus ventajas e inconvenientes, la responsabilidad de viejas rutas marineras. Tal era el caso del comercio atlántico de Cartago centrado en Cádiz o el egipcio hacia la India y Africa oriental, beneficiado por el conocimiento del régimen de los monzones. Junto a ello, Roma recibió una compleja organización jurídica que abarcaba desde el derecho de la navegación hasta la organización de los grandes puertos y sus instalaciones que, independientemente de la fecha de su codificación definitiva, ha recibido el nombre de *«dere-*

Tres escenas del comercio romano. Arriba: *Pago de impuestos (estela de Kostolac, siglo II d. C., Museo Narodni, Belgrado).* Abajo, izquierda: *Carnicero.* Abajo, derecha: *Vendedor de cuchillos*


MARCIO SEMPER E



cho marítimo rodio» y se prolonga en la jurisprudencia y codificación medievales.

Con ello se nos ha transmitido la realidad e importancia del comercio del Mediterráneo oriental y las grandes posibilidades de Rodas, cuyo gran puerto se convertirá, durante unos decenios, en el centro del comercio del trigo y el vino occidentales y la trata de esclavos. Desde el 225, Delos sustituye a Rodas, gracias a las posibilidades extraordinarias que le brindaba su condición de puerto franco, y que se reflejaban hasta en las costas de la Península Ibérica.

Condiciones semejantes, pero matizadas por el hecho de tratarse del puerto de una gran ciudad, se reflejaban en Alejandría. Lo complejo y bien adecuado de su puerto podrían manifestarse sobradamente en el hecho de que uno de sus islotes, Pharos, haya dado nombre a todos los faros que se sucederían en los puertos del mundo antiguo y, más tarde, en puntos y lugares de las rutas marineras del mundo moderno. La gran ciudad, más que sus condiciones, justificaba el puerto. Era imposible zarpar de éste sin remolques, pero sus instalaciones fueron un modelo en el mundo antiguo. Muelles, tinglados y depósitos de suministros hicieron posible que durante mucho tiempo, incluso durante el Imperio romano, Alejandría fuera el centro del comercio del Mediterráneo oriental y punto de partida de sus líneas marítimas hacia Occidente. No en vano, tras la destrucción de Cartago, el navegante griego gozó de unas posibilidades en todo el Mediterráneo que no hubieran podido esperarse unos pocos años antes.

Instalaciones

En tiempos, un varadero podía suplir buena parte de las dificultades de la navegación mediterránea. El incremento del tonelaje, y en consecuencia de la carga, limitó su utilización a naves de pequeño porte y cabotaje. Ante el gran comercio, radas, ensenadas y, en general, todas aquellas localidades que conocemos bajo el nombre de *«pequeños puertos naturales»* pasaron a ocupar un lugar secundario, en el mejor de los casos, en el gran comercio marítimo. En el comercio local o en cuanto centros de distribución es posible que aumentaran su importancia, pero durante siglos permanecieron alejados de las grandes rutas marítimas.

También los *«grandes puertos naturales»* requirieron más y más su adaptación gracias a obras de ingeniería. Los grandes puertos, cuando se mantuvieron como tales, fueron, en mayor o menor grado, puertos artificiales cuyo crecimiento estuvo en razón directa de su proximidad a los grandes centros urbanos.

Buen ejemplo de ello es el caso de Ostia. Fundada a orillas de la desembocadura del Tiber, su primera razón de ser fue la de proteger a Roma de un ataque marítimo. Más tarde fue base de una flota fluvial que unía el Tirreno con Roma remontando el Tiber. Pero en los últimos siglos de República romana era evidente que esta vía fluvial no alcanzaba, con mucho, a resolver las necesidades de Roma, singularmente en trigo, que eran satisfechas, casi exclusivamente por vía marítima. Transformar Ostia en puerto artificial parecía empresa muy superior a las posibilidades técnicas de la época. Por ello la solución se buscó en los viejos puertos naturales del golfo de Nápoles y, durante mucho tiempo, fue Puzzoli, la vieja Puteoli, el *«puerto de Roma»*.

No obstante esta solución, dada su distancia de Roma, no se consideraba satisfactoria y, por ello, se prodigaron durante decenios los proyectos más variados que comprendían tanto la apertura de un canal navegable Roma-Puteoli como la construcción de un puerto artificial. Los ensayos del primero no pasaron de tentativas y en cuanto al segundo sería menester llegar al reinado del emperador Claudio para contemplar la construcción y terminación de un puerto artificial en la desembocadura del Tiber y que ocupaba el actual solar del aeropuerto romano de Fiumicino.

Pese a su complejidad, este puerto se mostró inseguro apenas concluido. Poco abrigado ante los vientos del norte y poniente, lo que no consiguieron resolver remiendos posteriores, bastó una gran tormenta en el año 62 d. C. para que se hundieran dos centenares de navíos mercantes en el interior de la rada y a ello se unía, al compás que aumentaban las necesidades de Roma, su insuficiencia. Por ello se emprendió, bajo Trajano, la ampliación del puerto de Ostia pero, en este caso, ya no se trató de un puerto junto al Tirreno protegido por muelles sino de una dársena, unida con aquel mediante un canal, excavada en los aluviones del Tiber, visible hoy pero utilizada como depósito de aguas de regadío.

La importancia de Roma era innegable pero no era el único centro del Mediterráneo que exigía un gran puerto. Tras las obras de Ostia, Puteoli pasó a una posición secundaria pero no dejó por ello de ser un gran puerto. La reconstrucción de Cartago bajo César y Augusto trajo consigo la construcción de un gran puerto que fuese uno de los principales centros de suministro de trigo, vino y aceite para las necesidades de Roma. No necesitó modificaciones especiales el puerto de Alejandría que, desde unos siglos antes, contaba con instalaciones óptimas. En el norte de Siria se desarrolló un gran complejo portuario en la desembocadura del río Orontes, que aún alcanzarían a aprovechar los Cruzados para atender las necesidades de Antioquía. Sin embargo, este puerto tuvo que pechar con los problemas de cegamiento propios de las instalaciones portuarias situadas en la desembocadura de un río. Tales instalaciones obedecían más a una política de mejoras que a la creación de nuevos puertos que, con excepción de las bases de la marina de guerra, fue escasa.

Algún puerto menor pasó a convertirse, gracias a grandes trabajos, en un gran puerto artificial como sucedió, reinando Trajano, en Civitá Vecchia y, en menor escala, en Ancona o bien, en el reinado de Septimio Severo, en Leptis Magna. Algo semejante sucede en España donde el viejo puerto de Ampurias, pese a la tardía construcción de un muelle, quedó cegado, el artificial de Tarragona o el natural de Cartagena y, con todos sus inconvenientes, el fluvial de Tortosa. Pese a ello las localidades de las costas

Carga y descarga de navíos en época imperial. El comercio mediterráneo fue fundamental para la economía romana, que por esta vía recibía cereales, vino, aceite y minerales de los países ribereños

españolas del Mediterráneo fueron un centro activo de navegación costera y de comercio marítimo ejercido por naves de tonelaje medio. Otro puerto fluvial, Sevilla, desarrolló una gran actividad al sumar sus relaciones oceánicas con su condición de terminal del gran comercio fluvial del Guadalquivir.

Esta intensa actividad y la multiplicidad de fletes impuso bien pronto una diferenciación en la construcción naval. Botes, barcazas, embarcaciones de cabotaje, de propulsión mixta, naves rápidas, grandes veleros de carga, cargueros pesados como la *corbita,* que pese a recordar nombre tan familiar como el de «*corbeta*» no parece haber tenido ninguna relación con ésta, cargueros de ganado, naves especializadas en el transporte de materiales de la construcción y una larga serie de chalanas, botes, embarcaciones pesqueras, remolques y chalupas que se prodigan en mosaicos, relieves y pinturas.

Factores humanos

El puerto de Ostia muestra unas características de equipamiento que, en escala reducida, puede establecer un modelo para otros puertos mediterráneos. Nos encontramos con carpinteros de ribera que, según las localidades, podían ser capaces de construir naves o, por el contrario, limitarse a reparar naves llegadas en arribada forzosa. Con mayor razón puede decirse lo mismo de los calafates, veleros o aparejadores hasta extenderlo a los constructores, y reparadores, de bombas de achique. Caso análogo es el de la tripulación de la variada batelería que atendía a tareas de remolque y anclaje, de los expertos en estibas y lastres, buzos, faquines, almacenistas, pesadores, contables y personal aduanero, así como el encargado de tinglados y almacenes, singularmente los graneros. Una pirámide de cuyos vértices hay que situar funciones análogas a las de nuestras comandancias y el personal administrativo vinculado a los servicios oficiales que podían comprender tanto las funciones del correo imperial como el abastecimiento de la ciudad de Roma.

Pero junto a este personal del puerto hay que tener en cuenta las tripulaciones, en el más amplio sentido de la palabra, de las naves. Aun en este caso conviene tener en cuenta las diferentes circunstancias y condiciones que se daban en las naves de guerra con respecto a las naves mercantes. Aun limitándose a éstas vemos la existencia de una gran variedad de funciones, y responsabilidades, en ocasiones más oscurecidas que aclaradas por los textos antiguos.

La propulsión de las naves mercantes durante el Imperio romano fue centrándose en el uso de la vela. Excepto en algunas naves-correo la utilización de los remos fue limitándose a un uso secundario, puramente auxiliar, con la excepción de los botes de salvamento, en ocasiones también utilizados como remolques al zarpar o atracar, trasladar pasajeros y víveres a naves que se mantenían en la bocana de los puertos y menesteres análogos.

Para tales servicios es difícil considerar a los remeros como un grupo aparte, al igual que los encargados de las bombas de achique o los mojinetes de las andas. Quienes atendían estas funciones podrían ser considerados, en todo caso, como marineros de segunda con relación a los gavieros y maestros-gavieros. Patrón, segundo, contramaestre y piloto constituirían la escala de mando. Algunas tareas, como la de maestro velero, pudieron diferenciarse, mientras otras, como la labor del cocinero, se hallarían en la posición secundaria y eventual que han ocupado durante siglos. Instrumentos acústicos, como las caracolas, u ópticos, luces de situación eran empleados según las circunstancias.

El desarrollo del comercio marítimo redujo, singularmente en el caso de las naves de alto bordo, la figura del patrono-propietario, que no debió desaparecer totalmente y multiplicó la del armador, propietario de varias naves y la del comerciante que utilizaba en sus empresas naves propias. En ocasiones propietario o armador tuvieron su representante a bordo pero la plena responsabilidad del mando y las decisiones subsiguientes dependían exclusivamente del patrono.

Organización comercial

Formas viejas y formas nuevas coexisten en estos momentos. El armador-navegante, en el cabotaje, será franqueado por las grandes sociedades que atiende a la navegación de altura, los grandes comerciantes que utilizan las naves como medio de transporte que permite satisfacer las necesidades del mercado de Roma de productos alimenticios considerados indispensables cuales eran el trigo, el vino o el aceite. Junto a ellos armadores que no pretendían especializarse en un tipo concreto de carga, pero que no despreciaban las contratas del Estado romano.

Independientemente de los pagos, o sus demoras, a los navieros el Imperio romano prodigó en su beneficio una serie de normas jurídicas. Tales fueron la concesión de la ciudadanía romana a aquellos armadores que, en casos de necesidad pública, ponían su flota al servicio del Estado como las garantías frente a posibles requisas que se establecieron en el siglo IV d. C. en beneficio de los navieros hispánicos.

Pero al mismo tiempo, el Estado romano multiplicó sus exigencias de garantías que, en cierto momento, fueron representadas por la propiedad inmobiliaria y, más concretamente, por las fincas rústicas. A estas normas de derecho público se suman otras consuetudinarias referentes al derecho de salvamento, la pérdida, completa o parcial, de la carga o la venta al extranjero que podía alcanzar la categoría de un contrabando o incluso de delito de alta traición si se trataba de productos considerados de interés militar. En este sentido, la legislación romana era tan minuciosa que excluía, en la práctica, la posibilidad de un comercio legal puesto que eran considerados, por igual, de interés militar los alimentos, las armas o las piedras de afilar. En ta-



Bajorrelieve representando el puerto de Ostia (Museo Torlonia, Roma)

les casos la mínima pena que debía afrontar el contrabandista, caso de ser aprehendido, era la pérdida de la carga y de la nave sin exclusión de otras posibles sanciones.

Principales rutas comerciales

De hecho, todos los caminos, incluidos los del mar, conducían a Roma. La importancia política y económica de esta ciudad, aún después de la fundación de Constantinopla, hizo que Puteoli primero y Ostia después fueran los habituales puntos de llegada y partida. Roma concentraba un comercio de alimentos, singularmente el triguero de Egipto, Africa y Alejandría, pero brindaba pocas posibilidades a las naves de regreso.

En tiempos debía cargar aceite y vino italiano pero a medida que estos cultivos fueron desarrollándose hasta el extremo de ser las provincias romanas autosuficientes se planteó el problema de navegar en lastre o cargar pacotillas como productos cerámicos, materiales de construcción y mármoles, generalmente sin labrar. No hay que olvidar tampoco que las naves, en el mejor de los casos, no podían efectuar más de dos veces al año el viaje a Italia y regreso so pena de desviarse por rutas inseguras como las costas africanas, el golfo de León, las Bocas de Bonifacio, camino habitual entre Italia y la Península Ibérica, o las islas del Egeo.

Algunas rutas coincidían, por ejemplo, la de Narbona a Ostia y la de Tarragona a aquella localidad, en una parte de su singladura. El comercio atlántico convergía en Cádiz y de allí pasaba al Mediterráneo, de igual modo que Alejandría y los puertos de Asia Menor reunían los resultados del comercio oriental y la carrera de las Indias. Pero la importancia de Roma no excluía la existencia de rutas directas que unían los extremos del Mediterráneo. Ya en época republicana Cádiz y Cartagena estaban unidas a Alejandría y los puertos de Siria y Asia Menor. Mucho más tarde, a comienzos del siglo IV d. C., las normas emitidas por el emperador Diocleciano sobre precios máximos enumeraban las tarifas de fletes entre las costas de Asia, Africa y las provincias españolas.

Condiciones de los viajes

Un ejemplo de las circunstancias en las que debía enfrentarse un pasajero que no contaba con los beneficios de una condición social que les permitiera utilizar las naves-correo del Estado romano no nos lo brindan los viajes de San Pablo. Vemos en ellos las condiciones de vida de viajeros y marinos con toda su crudeza y la inseguridad reinante que hacía del naufragio algo habitual en la vida de quienes tenían que cruzar los mares con frecuencia.

A esta inseguridad y las duras condiciones de la vida a bordo habría que añadir la larga duración de los viajes. En el siglo I d. C., Pilinio enumeraba entre los viajes rápidos nueve días de Alejandría a Puteoli, seis de Sicilia a Alejandría, siete de Cádiz a Ostia, cuatro de Tarragona a la misma ciudad. No hay que olvidar que se trata de condiciones excepcionales puesto que de utilizarse barcos de cabotaje el viaje podía alargarse indefinidamente, si bien es verdad que, de todos modos, resultaba mucho más rápido que un viaje por tierra, no demasiado seguro.

Los cuatro días de navegación entre Tarragona y Ostia representan un viaje rápido, ya que un viajero medio invertía los mismos para trasladarse de Bilbao a Tarragona. El azaroso viaje de San Pablo a Roma puede considerarse infortunado pero, probablemente, algo semejante podía esperarse quien se atrevía a navegar en invierno. Incluso los correos oficiales podían sufrir largos retrasos y en este sentido es ilustrativa la anécdota de Petronio, gobernador de Judea quien para su suerte conoció antes la noticia de la muerte de Calígula que la orden de éste disponiendo que fuera ejecutado.

Tampoco era raro que una nave cambiara su iti nerario como sucedió el año 68 d. C. cuando una nave que efectuaba el viaje Alejandría-Ostia fue a encallar en las bocas del Ebro y el temor de los naufragios no pesaba menos en los comerciantes que en los viajeros. Trimalción, el personaje de Petronio, se halló al borde de la más completa ruina tras el consecutivo naufragio de las tres naves de las cuales era propietario y armador. Las dificultades del náufrago constituyeron un tema habitual en la literatura clásica y el navegante afortunado no se envanecía menos de su fortuna.

No extrañará por ello que el marinero antiguo desarrollara sus cultos y devociones propias. Es frecuente hallar en anclas inscripciones o símbolos alusivos a divinidades protectoras de la navegación o conocer la existencia en las costas de santuarios dedicados a divinidades tutelares de los navegantes. Para el marinero antiguo la nave era, al igual que para su sucesor moderno, un ser vivo que muchas veces llevaba, como sabemos en el caso de la marina de guerra romana, nombres de divinidades que, en ocasiones, eran representadas en los mascarones de proa.

A estas devociones se sumaban las supersticiones y, en ocasiones, los tabúes. Muchas de estas creencias, cristalizadas, han llegado hasta nuestros días, sin apenas, como en el caso del *«fuego de San Telmo»*, modificar su significado. En los casos de apuro el marino antiguo formulaba promesas, y las cumplía análogas a las del marinero moderno y los santuarios marinos no eran menos ricos en exvotos. Oraciones y sacrificios eran habituales tanto al iniciar el viaje como al concluirlo, ya fuera en el pequeño mercante que navegaba en solitario, ya en el gran convoy o en las naves de la marina de guerra...

El azar y el peligro afectaban por igual al humilde pasajero como el grumete o al comerciante cuya fortuna dependía del viaje. Era la vida difícil de las gentes de mar dedicadas a una actividad continuamente amenazada pero, al mismo tiempo, imprescindible, puesto que sin ella el Imperio romano no habría alcanzado a ser lo que fue ni a conservar una parte de lo que había sido.

Bibliografía

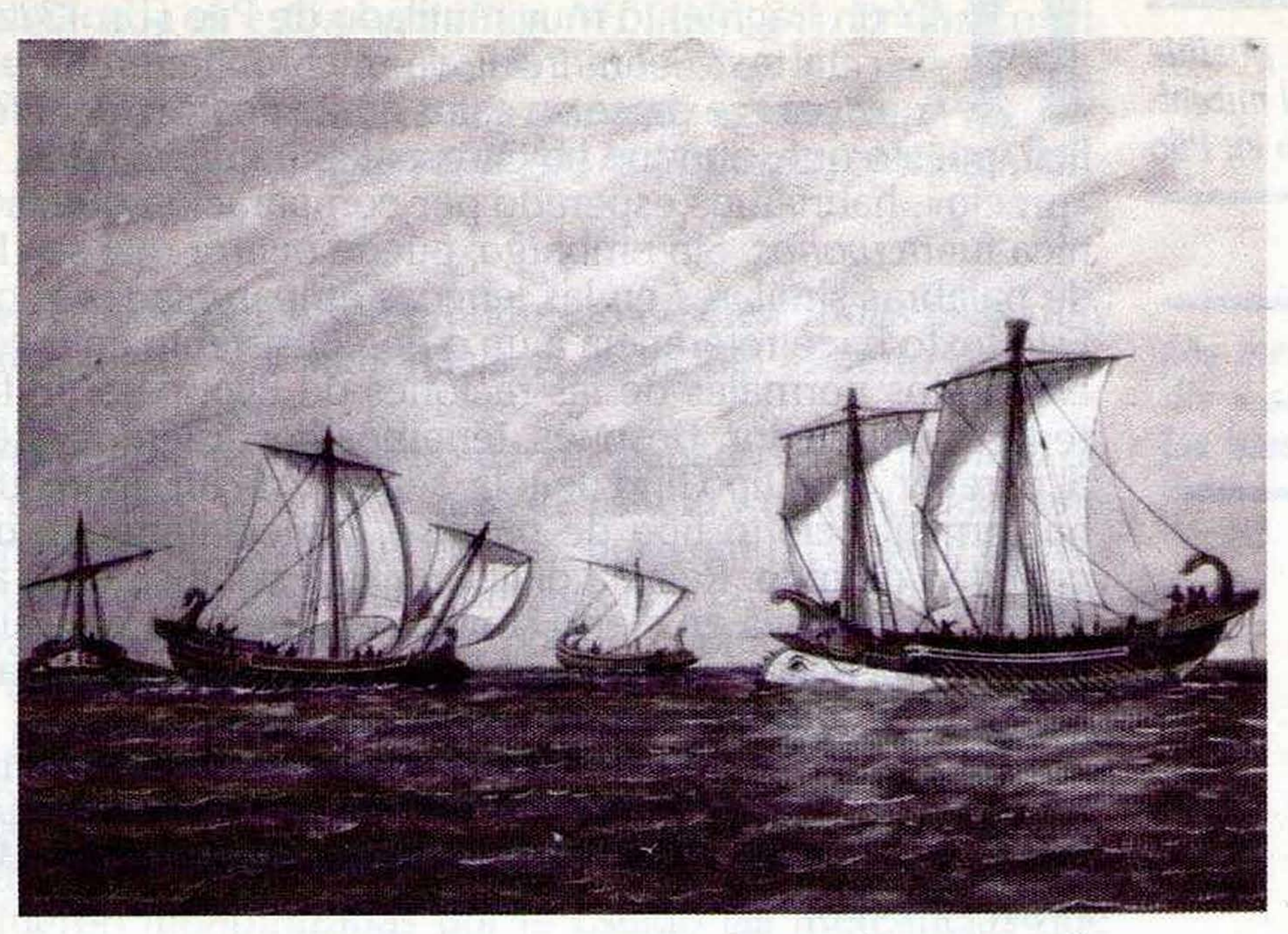
Micenas: G. F. Bass, «The cape Gelidonya Wreck: Preliminary Report», en *American Journal of Archaelogy,* 65, 1961, págs. 267-276. W. Culican, *The First Merchant Ventures,* Londres, 1966. J. Chadwick, *El enigma micénico,* trad. española, Madrid, 1961. J. Chadwick, *The Mycenaeam World,* Cambridge, 1976 (Trad. esp. en prensa). D. Gray, «Seewesen», en *Archaelogía homérica,* Göttingen, 1974. M. Guglielmi, «Sulla navigarione in età micenea», en *La parola del passato,* 26, 1971, págs. 418-435. W. A. McDonald, *Progress into the Past. The Rediscovery of Mycenaean Civilization,* Bloomington, 1967. G. E. Mylonas, *Mycenae and the Myceanean Age,* Princeton, 1966. F. H. Stubbing, *Prehistoric Greece,* London, 1972. W. Taylor, *The Mycenaeans,* London, 1964. M. Ventris y J. Chadwick, *Documents in Mycenaean Greek,* 2.ª ed., Cambridge, 1973. E. Vermelue, *Grecia en la Edad del Bronce,* trad. esp., México.

Grecia: J. Toutain, *La economía en la Edad Antigua,* Barcelona 1929. J. Boardman, *Los griegos en ultramar: comercio y expansión colonial antes de la era clásica,* Madrid, 1975. J. Hasebraek, *Griechische Wirtschafts —und Gesellschaftgeschichte bis zur Perserzeit,* Hildesheim, 1966. F. Heichelheim, *An Ancient Economic History,* 3 vols., Leidenm, 1958. M. Rostovtzeff, *Historia social y económica del mundo helenístico,* 2 vols., Madrid 1967. H. Knorringen, *Emporos. Data on Trade and Trader in Greek Literature from Homer to Aristotle,* Amsterdam, 1961. E. Cavaignac, *L'Economie grecque,* París, 1951. Th. Pekáry, *Die Wirtschaft der griechisch-zömischen Antike,* Wiesbaden, 1976.

Ugarit y Fenicios: M. C. Astoru, *Hellnosemitica,* Leiden, 1965. F. A. Schaeffer, *Ugaritica,* París, 1939 y ss. Ch. Virolleaud, *La Palais Royal de Ugarit,* París, 1957. J. B. Pritchard, *La Sabiduría del Antiguo Oriente,* Barcelona, 1966. D. Harden, *Los Fenicios,* Barcelona, 1967. S. Moscati, *The World of the Phoenicians,* Londres, 1973. Varios, *L'Espansione fenicia nel Mediterraneo,* Roma, 1971.

Roma: G. Bass, *History of Seafaring,* Londres, 1972. M. Bollini, *Antichita classiarie,* Ravenna, 1968. L. Casson, *Ships and Seamanships in the ancient World,* Princeton, 1971. B. Greenhill, *Archaeology of the Boats,* Londres, 1976. J. Rougé, *Recherches sur l'organization du commerce maritime en Méditerrannée sous l'Empire romain,* París, 1966. J. Rougé, *La marine dans l'antiquité,* París, 1975. O. Testaguzza, *Portus,* Roma, 1970.

Trirreme romano (bajorrelieve del siglo I *a. C.*, arriba). *Naves de guerra romanas (fresco de Pompeya*, abajo)

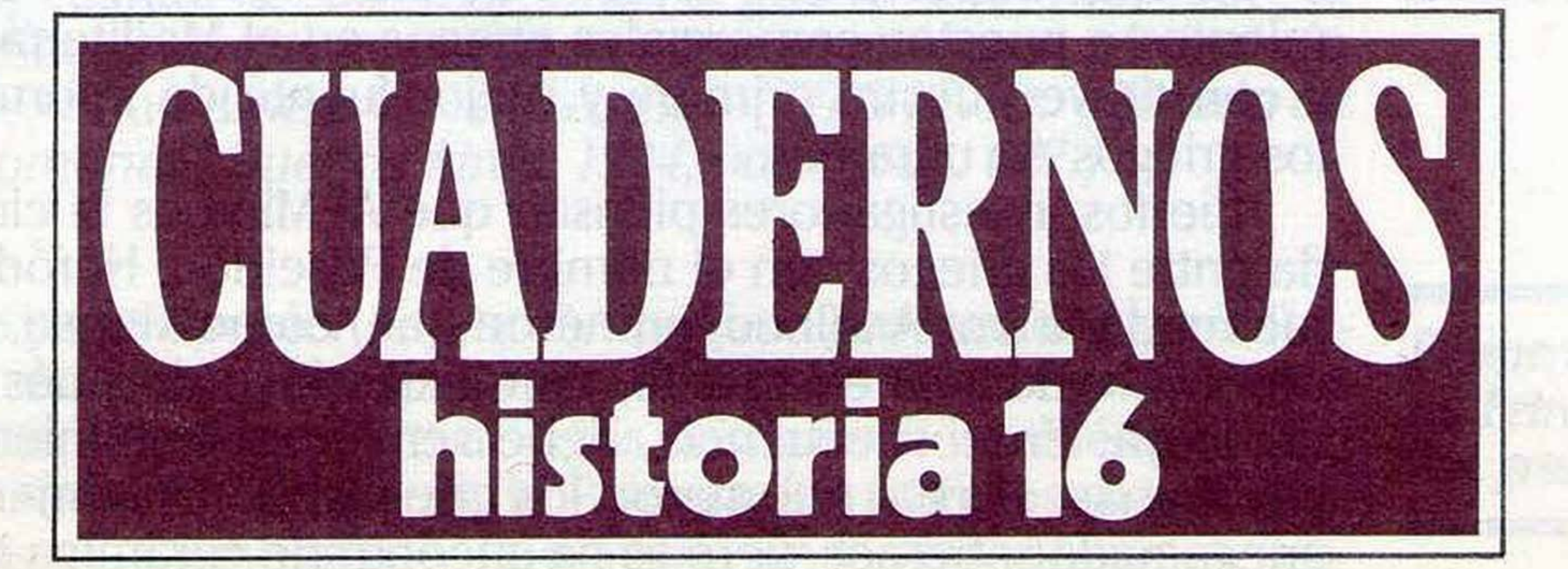


Naves cartaginesas y romanas (Museo Naval, Madrid)

Los comerciantes del Mediterráneo

Textos

Selección realizada por
Federico Lara Peinado



Acerca de un posible texto comercial micénico hallado en Pilo

HAY un fragmento muy mutilado de Pilo (Un 1322) que puede ser un texto comercial, ya que contiene una palabra, *o-no,* que parece darse en estos contextos. Su identificación es difícil, puesto que, aunque hay una palabra griega, *ōnos,* que significa «precio», habríamos esperado por comparación que la forma micénica fuera *wonos.* Sin embargo, puede ocurrir que sea la asociación de palabras similares en las lenguas emparentadas la que esté mal. Este texto hace referencia a un *o-no* consistente en trigo e higos, los elementos normales de las raciones de Pilo, para un fabricante de redes y un tejedor. Después, tenemos dos asientos que se refieren, al parecer, a un tipo fino de tela, seguido de un signo que indica probablemente cierto tipo de paño, e, inmediatamente después, una cantidad de trigo. Resulta difícil ver qué significa esto, a menos que el trigo constituya en cierto sentido una medida del valor de los paños. Es una desgracia que casi todas las lecturas de esta tablilla sean inciertas, ya que parece ser única.

Hay, sin embargo, otros texos que incluyen el término *o-no* y aquí tenemos también la impresión de que se está recogiendo una especie de trueque. *(J. CHADWICK, «El mundo micénico», Madrid, 1977, págs. 199-200.)*

Hesíodo recomienda a su hermano Perses el comercio

ASI mi padre y también tuyo, gran necio Perses, solía embarcarse en naves necesitado del preciado sustento. Y un día llegó aquí tras un largo viaje por el ponto abandonando la eolia Cime en una negra nave. No huía del bienestar ni de la riqueza o la dicha, sino de la funesta pobreza que Zeus da a los hombres. Se estableció cerca de Helicón en una mísera aldea, Ascra, mala en invierno, irresistible en verano y nunca buena.

Pero tú, ¡oh Perses!, recuerda todas las faenas de cada estación y en especial las concernientes a la navegación.

Reconoce el valor de una nave pequeña, pero coloca tus fardos en una grande. A mayor carga, mayor ganancia se añadirá a tu ganancia, si los vientos mantienen apartadas sus funestas ráfagas.

Cuando volviendo tu espíritu hacia el comercio, quieras librarte de las deudas y de la ingrata hambre, te indicaré las medidas del resonante mar aunque nada entendido soy en navegación y en naves. Pues nunca jamás recorrí en una nave el vasto ponto, a no ser para ir a Eubea desde Aulide donde una vez los Aqueos, esperando que se calmara la tormenta, congregaron un gran ejército para dirigirse desde Grecia a Troya la de bellas mujeres. *(HESIODO, «Trabajos y días» (Obras y fragmentos). Madrid, 1978. Traducción de A. Pérez Jiménez y A. Martínez Díez, pág. 156.)*

La colonia de Al Mina

AL Mina, situada en la desembocadura del Orontes, en el norte de Siria, es el emplazamiento del que probablemente fue el más importante y antiguo de entre todos los nuevos asentamientos o puestos comerciales griegos en el Mediterráneo oriental, y constituye nuestra primera y mejor fuente de información sobre los griegos en ultramar.

Ciertos investigadores piensan que Al Mina es la ciudad conocida entre los griegos con el nombre de Poseidón. Heródoto dice que fue fundada por Anfíloco, un héroe que, como Mopso, había fundado otras ciudades en el este, en Cilicia, poco después de la guerra de Troya. En consecuencia, debe ser otro asentamiento micénico tardío más, al cual retornaron los griegos. De la primera ocupación griega nada sabemos, pero se ha encontrado cerámica micénica cerca de allí, en Sabouni, y la nueva ciudad pudo no haber estado en

el lugar exacto de la antigua; así acontece en varios de estos puntos colonizados por segunda vez. *(J. BOARDMAN, «Los griegos en ultramar», Madrid, 1975, pág. 57.)*

La actividad colonizadora de los eolios

LAS susodichas son las ciudades jonias; las eolias, por su parte, son las siguientes: Cime —la llamada Fricónide—, Lerisas, Fuerte Nuevo, Temno, Cila, Notio, Egiroesa, Pitana, Egeas, Mirina y Grinia. Estas son las once ciudades primitivas de los eolios, pues una de ellas, Esmirna, fue segregada por los jonios, ya que las ciudades eólicas del continente eran también doce. Estos eolios, por cierto, acertaron a colonizar una región más próspera que la de los jonios, pero que no cuenta con un clima tan favorable. *(HERODOTO, «Historia», Madrid, 1977. Traducción de C. Schrader, págs. 214-215.)*

El comercio griego de los siglos VIII al VI a. C.

LAS transaciones mercantiles se realizaban al pie del altar de la divinidad «poliada» que garantizaba la seguridad de los mercaderes. El comercio se desarrolló sobre todo por vía marítima, puesto que en Grecia las rutas terrestres son casi inexistentes. La navegación hizo en el siglo VIII inmensos progresos desde el punto de vista técnico. El comercio de importación a Grecia versó sobre las siguientes mercancías: metales preciosos y esclavos de Lidia; tejidos, alabastro y marfil de Egipto; pescados, madera, pieles y hierro del Ponto; pieles, lana, cereales y ámbar de Italia. Pero las exportaciones no pudieron compensar el volumen de importaciones hasta que se produjo el desarrollo industrial a mediados del siglo VII. Grecia nunca exportó ni materias primas ni productos agrícolas, sino tan sólo productos manufacturados: objetos de alfarería, armas, tejidos, objetos de bronce. *(J. ELLUL, «Historia de las Instituciones de la Antigüedad», Madrid, 1970, pág. 30.)*

El puerto de El Pireo en el siglo V a. C.

EN el siglo V, Atenas desbancó progresivamente a las otras ciudades y se convirtió en la capital de todo el tráfico marítimo internacional, impuso su mandato en la Hélade con su flota y sus bancos. Todas sus instituciones estaban ligadas a este comercio; todo lo que necesitaba se lo procuraba por vía marítima, y llegó a tener relaciones con todas las naciones conocidas. Su puerto, El Pireo, se transformó en un gigantesco almacén, en centro de la Hélade. No obstante, no llegó a unificar bajo su dirección toda la economía griega. Atenas importaba víveres, materias primas (hierro, cobre, madera, piel, lino, lana) y, relativamente, pocos productos manufacturados (especias, perfumes, productos de lujo); exportaba el producto de sus canteras, tejidos, armas y objetos de alfarería, pero sus principales mercancías eran, sobre todo, el aceite y el vino. *(J. ELLUL, «Historia de las Instituciones de la Antigüedad», Madrid, 1970, pág. 64.)*

El faraón Amasis concentra en Náucratis todo el comercio griego

Y como amigo de los griegos que era, Amasis, entre otras muestras de cordialidad que dispensó a algunos de ellos, concedió, a quienes acudían a Egipto, la ciudad de Náucratis para que se establecieran en ella; y a quienes no querían residir allí, pero llegaban navegando a su país, les dio unos terrenos para que en ellos levantaran altares y recintos sagrados a sus dioses.

Náucratis, por cierto, era antiguamente el único puerto comercial de Egipto; no había ningún otro. Y si alguien arribaba a otra boca

cualquiera del Nilo, debía jurar que no había llegado intencionadamente y, tras el juramento, zarpar con su nave rumbo a la boca Canóbica. *(HERODOTO, «Historia», Madrid, 1977. Traducción de C. Schrader, págs. 470-471.)*

La riqueza de los reyes helenísticos causaba admiración a los romanos

EL tributo, la tierra real que producía ingresos en concepto de arrendamientos y de impuestos, y los botines eran los frutos inmediatos de la victoria. Además de eso, los impuestos que gravaban a las personas y sus bienes, por ejemplo, los impuestos sobre las profesiones, el ganado, los esclavos, los derechos de transmisión de herencia, las aduanas y derechos de entrada, la venta de derechos sacerdotales, los ingresos de las minas y las salidas, los impuestos extraordinarios, los regalos y las coronas que recibían de las ciudades, hacían que afluyera a su poder una ingente cantidad de recursos. Diodoro (XXXIII, 18) describe la admiración que produjo en los romanos que, con Escipión el Africano, fueron como embajadores a Egipto, las inmensas riquezas que les mostró el rey Ptolomeo. Por otra parte, los romanos (Horacio, *Odas* I, 1, 11-13; II, 18, 5-6) consideraban que los Atálidas eran inmensamente ricos, lo cual viene corroborado por la importancia de sus regalos. *(C. PREAUX, «El mundo helenístico. Grecia y Oriente», vol. I. Barcelona, 1984, pág. 159.)*

Modo de comerciar de los cartagineses en las costas de Libia

LOS cartagineses cuentan también la siguiente historia: en Libia, allende las Columnas de Heracles, hay cierto lugar que se encuentra habitado; cuando arriban a ese paraje, descargan sus mercancías, las dejan alineadas a lo largo de la playa y acto seguido se embarcan en sus naves y hacen señales de humo. Entonces los indígenas, al ver el humo, acuden a la orilla del mar y, sin pérdida de tiempo, dejan oro como pago de las mercancías y se alejan bastante de las mismas. Por su parte, los cartagineses desembarcan y examinan el oro; y si les parece un justo precio por las mercancías, lo cogen y se van; en cambio, si no lo estiman justo, vuelven a embarcarse en las naves y permanecen a la expectativa. Entonces los nativos, por lo general, se acercan y siguen añadiendo más oro, hasta que los dejan satisfechos. Y ni unos ni otros faltan a la justicia; pues ni los cartagineses tocan el oro hasta que, a su juicio, haya igualado el valor de las mercancías, ni los indígenas tocan las mercancías antes de que los mercaderes hayan cogido el oro. *(HERODOTO, «Historia», Madrid, 1979. Traducción de C. Schrader, págs. 467-468.)*

Un juicio por el homicidio de un mercader, muerto en Ugarit

ANTE Ini-Teshup, rey de Carquemish, Arishimiga, un mercader al servicio del rey de Tarhudashshi, y los ciudadanos de Ugarit se encontraron en juicio. Arishimiga habló así: «Los ciudadanos de Ugarit han matado a un mercader del rey de Tarhudashsha.» Y Arishimiga no había recobrado nada de los bienes del mercader que fuera muerto en Ugarit. El rey entonces decidió su caso así: «Que Arishimiga preste juramento (en apoyo de este testimonio) y los ciudadanos de Ugarit compensarían totalmente por aquel mercader.» Arishimiga prestó entonces juramento, y los ciudanos de Ugarit pagaron la compensación plena de 180 siclos de plata a Arishimiga, sirviente del rey de Tarhudasshsshi. En lo sucesivo, Arishimiga no entablará acción alguna contra los ciudadanos de Ugarit respecto al mercader que fue muerto, y los ciudadanos de Ugarit no entablarán acción alguna contra Arishimiga por los 180 siclos de plata

del pago de su compensación. Cualquiera de ellos que inicie una acción, este documento prevalecerá contra él. *(J. B. PRITCHARD Ed. «Ancient Near Eastern Texts relating to the Old Testament», Princeton, 1974, 3.ª edic. pág. 547.)*

Aquiles regala una crátera de plata fabricada por sidonios

EL Pelida sacó otros premios para la velocidad en la carrera. Expuso primero una crátera de plata labrada, que tenía seis medidas de capacidad y superaba en hermosura a todas las de la tierra. Los sidonios, eximios artífices, la fabricaron primorosa; los fenicios, después de llevarla por el sombrío ponto de puerto en puerto, se la regalaron a Toante; más tarde, Euneo Jesópida la dio al héroe Patroclo para rescatar a Licaón, hijo de Príamo, y entonces Aquiles la ofreció como premio, en honor del difunto amigo, al que fuese más veloz en correr con los pies ligeros. Para el que llegase el segundo señaló un buey corpulento y pingüe y para el último, medio talento de oro. *(HOMERO, «La Ilíada», Madrid, 1962. Traducción de L. Segalá Estalella, pág. 251.)*

El uso de la moneda entre los fenicios

AUNQUE el uso de la moneda comenzó en Grecia durante el siglo VII a. C., y era ya normal a principios del VI, los fenicios, a pesar de su olfato para el comercio, no la adoptaron tan pronto. La antigüedad de sus tradiciones comerciales, y sus frecuentes contactos con pueblos bárbaros, más primitivos, les hizo preferir el empleo del trueque (...).

Las monedas fenicias orientales más antiguas fueron acuñadas por Tiro hacia la mitad del siglo V a. C.; Sidón, Aradus y Biblos le siguieron a fines del mismo siglo o principios del IV, y el comienzo de estas acuñaciones indican probablemente la creciente debilidad del Imperio persa y un renacimiento del comercio fenicio con las tierras griegas. Las otras ciudades no acuñarán hasta la época helenística. *(D. HARDEN, «Los fenicios», Barcelona, 1967, pág. 195.)*

Las Sagradas Escrituras recogen la gran actividad comercial de Tiro

LOS de Tarsis traficaban contigo en gran abundancia de productos de toda suerte: en plata, hierro, estaño y plomo te pagaban sus mercancías. Javán, Túbal y Mesec comerciaban también contigo y cambiaban tus mercancías por esclavos y objetos de bronce. Los de la casa de Togorma pagaban sus mercancías con caballos de tiro, corceles y mulos. Los hijos de Dedán traficaban contigo; el comercio de numerosas islas estaba en tus manos, y te pagaban con colmillos de marfil y con ébano. Edom cambiaba contigo sus muchos productos, y te pagaba con malaquita, púrpura, recamados, lino, coral y rubíes.

Contigo comerciaban Judá y la tierra de Israel, y te daban como precio el trigo de Minnit, perfumes, miel, aceite y bálsamo. Traficaba contigo Damasco, pagándose con sus muchos productos y sus bienes de toda suerte, vino de Jelbón y lana de Sajar.

Los de Veldán y Yaván de Uzal te pagaban con hierro elaborado, casia y caña aromática. Dedán traficaba contigo en sillas de cuero para monturas.

La Arabia y los príncipes de Cedar eran tus proveedores y comerciaban con corderos, carneros y machos cabríos. Los mercaderes de Sebá y de Regma comerciaban contigo, cambiaban tus mercancías por los más exquisitos aromas, piedras preciosas y oro. Jarán, Canne y Edén, Asiria y Kilmad traficaban contigo. Negociaban contigo en muchas cosas, vestidos preciosos, mantos de jacinto recamado, tapices tejidos en varios colores, fuertes y retorcidas cuerdas.

Así llegaste a ser opulenta y muy rica en el corazón de los mares. *(«Sagrada Biblia», Madrid, 1967. Traducción de E. Nácar y A. Colunga, pág. 1040.)*

Los mercaderes etruscos a menudo actuaron como piratas

VOY a conmemorar de Dioniso, el hijo de la gloriosísima Sémele , cómo apareció junto a la orilla del límpido mar en un promontorio avanzado, en la figura de un varón joven, en su primera adolescencia. Hermosos ondeaban en redor suyo los oscuros cabellos. El manto que llevaba sobre sus robustos hombros era de púrpura.

De pronto, unos hombres surgieron raudamente de una nave bien provista de bancos, sobre la mar vinosa: unos piratas tirrenos. ¡Mal destino los guiaba! Al verlo, intercambiaron señales con la cabeza. Al punto saltaron a tierra y, tras apoderarse en seguida de él, lo instalaron en su nave, regocijados en su corazón. Se figuraban, en efecto, que era un hijo de reyes vástagos de Zeus y querían atarlo con terribles ligaduras. *(«Himnos homéricos», Madrid, 1978. Traducción de A. Bernabé, pág. 206.)*

Presencia de comerciantes romanos en Africa en el siglo II a. C.

NO lejos del camino por donde iba Metelo se hallaba una plaza de los númidas llamada Vega, que era el lugar de mercado más concurrido de todo el reino, donde solían asentarse y comerciar muchos sujetos naturales de Italia. El cónsul, tanto para probar si lo sufrían, como por la ventaja del sitio, puso allí una guarnición; mandó además que le trajesen trigo y otras cosas necesarias para la guerra, convencido, en vista de la situación, de que el gran número de comerciantes había de favorecer el futuro abastecimiento del ejército y servir de defensa a lo que ya se había procurado. Mientras se hacía todo esto, Jugurta menudeaba aun más sus embajadas de súplica, pedía la paz, y lo ponía todo a disposición de Metelo, salvo su vida y la de sus hijos. *(SALUSTIO, «Catilina y Jugurta», vol. II. Barcelona, 1956. Traducción de J.M. Pabón, pág. 72.)*

La fama de los vinos hispanos, reconocida en los textos históricos

LA región de Cádiz producía un vino bueno que se exportaba, pues un ánfora romana hallada en Roma lleva la marca de vino gaditano (*CIL*, XV, 4570). Plinio habla de los vinos de la región levantina, citados también por Marcial (VII, 53, 6). Los viñedos laetanos eran famosos por el mucho vino que de ellos se obtenía; tanto los tarraconenses, que Marcial (XIII, 118) considera inferiores sólo a los campanos y que competían con los etruscos, como los lauronenses que lo eran por su finura (sobre este último vino en particular se conocen testimonios de su exportación a Roma, *CIL*, XV, 4578-4579, y a Pompeya, *Eph. Epigr.* I, 195) y los baliáricos, admitían la comparación con los mejores de Italia (*NH*, XIV, 71). Alguna clase de uvas en la Bética producía un vino dulce que competía con el de Alba (*NH*, XIV, 30). También se exportaban a Roma vinos hispanos de calidad baja, como parece deducirse, según la interpretación propuesta por Grosse (*FHA*, VIII, 130), del verso de Ovidio (*Ars Am.*, III, 645) en que el poeta recomienda a los enamorados emborrachar al custodio de la amada con mucho vino, aunque sea procedente de Hispania. Columela (*De r. r.*, III, 2, 19) cita también vides de segunda calidad, entre los que enumera la variedad llamada *coccolubis*. Los cántaros de vino se cerraban con resina, que en Hispania se obtenía del pino común, y que era amarga, seca y de fuerte olor (Plin. *NH*, XIV, 127). También se exportaban otras bebidas o las plantas para su fabricación; con ellas se fabricaba un vino y un vi-

nagre que tonificaba el estómago (Plin. *NH,* XXV, 84). En los convites se solía servir una bebida hecha de 100 hierbas a la que se añadía vino mielado, bebida que se tenía por muy agradable (Plin. *NH,* XXV, 85). *(J. M. BLAZQUEZ, «Economía de la Hispania romana», Madrid, 1978, pág. 323.)*

Los mercaderes de Cádiz y su comercio con las islas Kassitérides

LAS (islas) Kassiterídes son en número de diez, todas ellas muy cercanas entre sí y sitas hacia el norte del «Puerto de Artabroi», en plena mar (...).

Viven, en general, del producto de sus ganados, a la manera de los pueblos nómadas. Tienen metales de estaño y plomo, y los cambian, así como las pieles de sus bestias, por cerámica, sal y utensilios de bronce que les llevan los mercaderes. En un principio este comercio era explotado únicamente por los phoínikes desde Gádeira, quienes ocultaban a los demás las rutas que conducían a estas islas. Cierto navegante, viéndose seguido por los rhomaíoi, que pretendían conocer la ruta de estos emporios, varó voluntariamente por celo nacional en un bajo fondo, donde sabía que habrían de seguirle los rhomaíoi; pero habiendo logrado salvarse él de este naufragio general, le fueron indemnizadas por el Estado las mercancías que perdió. Pero los rhomaíoi, a fuerza de numerosos intentos, acabaron por descubrir la ruta de estas islas. *(A. GARCIA BELLIDO, «España y los españoles hace dos mil años, según la "Geografía" de Strabon», Madrid, 1968. págs. 202-204.)*

La calidad del garum

ACTUALMENTE el [«garum»] mejor se obtiene del pez escombro en las pesquerías de Carthago Spartaria. Se le conoce con el nombre de «sociorum». Dos congios no se pagan con menos de 1.000 monedas de plata. A excepción de los ungüentos, no hay licor alguno que se pague tan caro, dando su nobleza a los lugares de donde viene. Los escombros se pescan en la Mauretania y en la Baetica, y cuando vienen del Oceanus se cogen en Carteia, no haciéndose de él otro uso. *(A. GARCIA BELLIDO, «La España del siglo I de nuestra era, según P. Mela y C. Pilinio», Madrid, 1947.)*

Utilización por vez primera del dinero amonedado entre los romanos

6.—En tales tiempos no se había visto aún en Roma dinero amonedado ni marcado con el cuño de la república: no se habían empleado más que piezas de cobre en el comercio. Pero creciendo las riquezas con el imperio, se empezaron a fabricar piezas de plata de diez y de cinco ases, que tenían el valor de otras tantas libras de cobre; y otras más pequeñas, equivalentes a dos libras y media de cobre, que se llamaron sestercios. Todas estas piezas eran designadas con el nombre general de *moneda,* porque se acuñaban en el templo de Juno *Moneta,* así llamada ella misma, desde que advirtió a los romanos, cuando la consultaron, en la guerra con Pirro, sobre la penuria de dinero en que se hallaban, «que se atuvieran a la justicia y a las armas, y que dinero no les faltaría.» *(TITO LIVIO. «Década de la Historia romana», Buenos Aires, 1944, vol. I. pág. 677.)*

Prosperidad de Palmira, Petra y otras ciudades, gracias al comercio

EL siglo II fue también la era de máxima prosperidad para Palmira, en Siria; y el espléndido desarrollo de la capital de los parthos, Ctesifón, junto al Tigris, testimonia también en igual sentido. Las mejores esculturas de Palmira, los edificios más bellos, los sepulcros más suntuosos y la mayoría de las inscripciones (entre ellas la famosa tarifa de Palmira) atestiguan una intensa activi-

dad comercial, desarrollada durante el siglo II y prolongada más allá de los reinados de Adriano y Antonino Pío. Lo cual no es nada sorprendente, ya que las expediciones victoriosas de Trajano contra los parthos y la política pacificadora de Adriano y Antonino aseguraron a Palmira largos años de tranquilo desenvolvimiento. Tanto en Palmira como en Petra el comercio se hallaba en manos de los mercaderes indígenas, que hicieron grandes fortunas. Las impresionantes ruinas de ambas ciudades y sus magníficos monumentos funerarios muestran, como los de Bosra, Gerasa, Filadelfia (Amán) y Dura, ciudades que participaron en el mismo floreciente comercio, cuán opulentos eran sus mercaderes. Por su mediación afluía la riqueza a Antioquía y a las ciudades de la costa de Siria, Fenicia, Palestina y Asia Menor. *(M. ROSTOVTZEFF, «Historia social y económica del Imperio romano», vol. I, Madrid, 1972, pág. 292.)*

El comercio une a los pueblos, según el Panegírico de Trajano

POR otra parte, hay algo que yo considero como un donativo perpetuo, y es la abundancia de víveres. El interés por esta abundancia proporcionó en otro tiempo a Pompeyo no menor gloria que el haber desterrado el cohecho de las votaciones, limpiado el mar de piratas y recorrido en triunfo el Oriente y el Occidente. Pero aquel no poseyó tantas virtudes cívicas como nuestro padre, por cuya autoridad, resolución y fe, se construyeron calzadas, abrieron puertos, se dotó de caminos a las tierras y de costas al mar, y de tal manera se unieron por el comercio los pueblos más apartados, que los productos de otros lugares parecían ser propios de todos los demás países. ¿No estamos viendo cómo, sin perjuicio de nadie, todos los años son para nosotros años de abundancia? Y es que las mieses no son arrebatadas como si se tratara de campos enemigos y robadas a los aliados, que en vano pedían protección para destinarlas luego a pudrirse en los graneros. Ellos mismos aportan lo que ha producido la tierra, lo que ha alimentado el sol y lo que el año ha ofrecido, y no dejan de pagar los antiguos tributos agobiados por el peso de las nuevas cargas. El fisco compra todo lo que aparenta comprar. De ahí la abundancia, de ahí los víveres, cuyo precio viene fijado por un acuerdo entre comprador y vendedor, de ahí la saturación y la carencia de hambre por doquier. *(«Biógrafos y panegiristas latinos», Madrid, 1969. Traducción de V. J. Herrero, págs. 1096-1097.)*

La reglamentación romana en materia comercial durante el siglo IV

ADEMAS, el comercio, igual que la industria, estaba completamente reglamentado; hay, en efecto:

a) Una reglamentación del comercio exterior; el número de plazas de comercio con los bárbaros y con los persas está limitado; está prohibido exportar hierro, bronce, vino y aceite; hay una administración especial dirigida por el *comes commerciorum*, que está encargada de controlar el comercio con el extranjero.

b) Una reglamentación del comercio interior; el comercio de la sal es un monopolio; el número de los mercaderes en aceite está fijado, y los precios de algunos artículos eran usados oficialmente.

c) Reglamentación de los bancos, que estaban controlados por unos funcionarios.

No obstante, esta reglamentación no agotó el comercio oriental; tan es así, que Diocleciano elevó al 12,5 por 100 la tarifa de las aduanas. Este movimiento comercial contribuyó a acentuar la ruptura o escisión en el seno del Imperio entre el Occidente agrícola y administrativo y el Oriente comercial y financiero. *(J. ELLUL, «Historia de las Instituciones de la Antigüedad», Madrid, 1970, pág. 416.*